I cannot explain to everybody. Now, let us continue with the discussion on the Railway Budget.

3.00 P.M.

I. THE BUDGET (RAILWAYS) 1995-96

II. THE RESOLUTION SEEKING APPROVAL OF CERTAIN RECOMMENDATIONS CONTAINED IN THE NINTH REPORT OF THE RAILWAY CONVENTION COMMITTEE, 1991—Contd.

श्री महेश्वर सिंह (हिमाचल प्रदेश) : उपसभापति महोदया, उस दिन मैं कह रहा था कि जो रेल बजट माननीय मंत्री महोदय ने 14 मार्च को इस माननीय सदन में विचारार्थ प्रस्तुत किया है, उस चर्चा में भाग लेने के लिए मैं खड़ा हूं। महोदया, सर्वप्रथम मैं श्री टी० एन० चतुर्वेदी द्वारा दिए गए सुझावों का समर्थन करना चाहूंगा कि अच्छा होगा आने वाले समय में बजट प्रस्तुत करने से पूर्व रेल मंत्री महोदय प्रदेश के मुख्य मंत्रीयों और सांसदों की एक बैठक बुलाएं ताकि जो उनके सुझाव आएं, उन सुझावों को भी बजट बनाते समय समावेश किया जाए और इसके अतिरिक्त जो साल भर की रेलवे की कारगुजारी है, उस पर भी विचार हो सके।

महोदया, मंत्री महोदय ने अपने भाषण के अनुच्छेद 5.4 में कहा है कि :

"There is a happy sign that the growth in pasenger traffic is far more than our expectations, hopefully, in response to the steps taken by the Railways for improving the passenger services."

[माननीय उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद अलीम) आसीन हुए]

मुझे ऐसा लगता है कि माननीय मंत्री महोदय की जो यह टिप्पणी है, उनकी यह कल्पना है। जहां तक यात्रियों की संख्या में वृद्धि हो गई, वह इसलिए नहीं हुई कि आपने यात्रियों को कोई बहुत सुविधा दे दी। वह यात्रियों की मजबूरी और बढ़ती हुई जनसंख्या के कारण है, न कि आपके द्वारा दी गई सुविधाएं। क्या यह सत्य नहीं है कि आज कुछ रेलों को छोड़कर अधिकांश रेलें न समय पर चलती हैं और न समय पर पहुंचती हैं? क्या यह सत्य नहीं है कि अगर आप रेलवे की हालत देखें तो जो खान-पान की व्यवस्था है, उसमें दिन-प्रतिदिन निरन्तर गिरावट हो रही है? क्या यह सत्य नहीं है कि आप रेल के डिब्बे में जाइए, चाहे वह फर्स्ट कलास का है, चाहे वह सेकेंड क्लास का है, चाहे वह ए. सी. सेकेंड क्लास का है, सीटें फटी हुई हैं। वहां अपने कपड़े बचाकर बैठना पड़ता है, कहीं कील में लग जाएंगे तो आपके कपड़े फट जाएंगे। तो यह हालत तो आपकी सीटों की है। जहां तक सफाई का सवाल है, शौचालय में बदबू है, जिस कारण वहां जाना मुश्किल है कहीं लाईट नहीं है। यह दुर्गति आपकी रेलवे की है और आप कहते हैं कि जो सुविधा आपने दी है उसके अनुरूप ही, उसके कारण ही आज पैसेंजर्स की संख्या बढ़ी है। मैं आपकी इस टिप्पणी से सहमत नहीं हूं।

महोदय, इसके अतिरिक्त रेलवे में चोरियां भी बढ़ने लगी हैं। पहले तो चोरी केवल मात्र कहीं सेकंड क्लास में होती थी, अब तो जिन रूट्स को हम सेफ समझते हैं उसमें भी—ए० सी० सेकंड क्लास में चोरी होने लगी है। महोदय, मैं आपको उदाहरण देना चाहूंगा कि 18 अप्रैल को मैं कालका से दिल्ली आ रहा था। तो ए० सी० सेकंड क्लास में एक महिला का एक अटेचीकेस चला गया। उसने जाकर अटैंडेंट से शिकायत की तो अटैंडेंट ने जवाब दिया कि मैं जिम्मेदार नहीं हूं। मुझे मालूम नहीं कि कौन बैग ले गया होगा। अब तो ए०सी० सेकंड क्लास में भी चोरी होने लगी है। इस सदन के माननीय सदस्य श्री रामनाथ कोविन्द कह रहे थे कि जब वे लखनऊ से आ रहे थे तो ए० सी० फर्स्ट में एक फ्रैंक एम० पी० बैठ गए और जब सुबह देखने लगे कि तो एक यात्री का एक सूट केस चला गया और उनका भी तीन हजार रुपया चला गया। यह तो आपके रेलवे की हालत है और आप कहते हैं कि जो आपने सुविधा दी है इसलिए यात्रियों की संख्या बढ़ी।

महोदय, जहां तक खान-पान की व्यवस्था का संबंध है, मैं पहले जिक्र कर चुका हूं कि उसमें भी बहुत गिरावट आई है। तो मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय, जब उत्तर दें तो उन बातों पर भी प्रकाश डालेंगे कि कौन-कौन सी वह सुविधाएं हैं जिनसे आकर्षित होकर आपके यहां यात्रियों की संख्या बढी है। मैं तो यहां तक कहूंगा कि मंत्री महोदय ने अपने बजट स्पीच में कहा है कि अब आप ए० सी० सेकंड में भी कम्पार्टमेंट की व्यवस्था करेंगे, बंद करने की व्यवस्था करेंगे। मैं तो यह भी सुझाव देना चाहूंगा कि उसमें एक केबिन होना चाहिए जहां लोग अपना सामान जमा कर सकें। आप बेशक उसके लिए कोई फीस लगा दीजिए, लेकिन व्यवस्था करदें ताकि निःसंकोच और बिल्कुल आराम से पैसेंजर्स सो सकें। इसके लिए आवश्यक है कि आप इस प्रकार की व्यवस्था करें। जहां तक बिस्तरों का संबंध है, आपने बजट स्पीच में कहा कि अब बिस्तर हर यात्री को मिलेंगे और ए० सी० सेकंड क्लास में आपने बीस रुपए की वृद्धि भी कर दी। लेकिन बिस्तरों हालत क्या है ? जो आपके डनलप सिरहाने है ए० सी० सेकेंड में तक वह भी एक के काट कर दो-दो, छोटे-छोटे बनाए गए हैं। अगर सोना चाहे यात्री तो उसमें अच्छी तरह नींद भी नहीं आती। वह बहुत छोटा है, उसका खोल बड़ा है और बीच में तकिया ही नहीं है। यह तो आपके बिस्तर की हालत है और ब्लैंकेट आपके फटे हुए, चादरें फटी हैं। अगर उस सिरहाने का बुग निकल दें तो कोई सो नहीं पाएगा, इतनी गन्दगी और बदबू सिरहानों में है और आप कहते हैं कि आपने बहुत सुविधाएं दे दी हैं।

इसके अतिरिक्त महोदय, आपने कहा कि संसाधनों की कमी है इसलिए आपने अनुच्छेद 39(1) में कहा है कि किराए-भाड़े की आय जो कुल है, वह 3350 करोड़ बतलाई है और यह कहा है कि मेल और ऐक्सप्रेस, फर्स्ट क्लास, ए. सी. सेकंड क्लास, ए.सी टू टियर ए. सी. फर्स्ट क्लास में इस प्रतिशत किराए में वृद्धि की बात कही है और कर भी दी है आपने। इसके अलावा ए.सी. थ्री टियर में जो चेयरकार का किराया था, उसका 25 प्रतिशत वृद्धि करके आपने ए.सी. थ्री टियर की बात की है लेकिन मंत्री महोदय, जहां तक रेलवे के पास, आपने स्वयं एक प्रश्न के उत्तर में मुझे बतलाया है कि आपके पास इस समय 36 हजार हेक्टेयर भूमि पड़ी है जिस पर जगह-जगह लोग एनक्रोचमेंट कर रहे हैं, जिससे आपको आमदनी हो सकती है अगर आप उसका सदुपयोग करें लेकिन उस ओर आपका ध्यान ही नहीं गया और यह जो 37 पृष्ठ का आपका भाषण है, या इसके बारे में मौन है कि यह जो आपके पास 36 हजार हेक्टेयर भूमि है, उसका आखिर आप क्या करने जा रहे हैं ? फरवरी मास में हमें समाचार पत्रों में पढने को मिला था कि रेलवे इज टू रेज मैसिव फंड्स लेकिन क्या हुआ उसका कोई पता नहीं। जब मैंने प्रश्न पूछा कि क्या उसमें कोई होटल बनेंगे या जंगल लगाएंगे तो मंत्री जी ने यह जवाब दे दिया कि अभी तो मामला विचाराधीन है न जाने कब उस पर विचार होगा ?

महोदय जहां तक पहाड़ों का संबंध है में यह स्पष्ट शब्दों में कहना चाहूंगा कि जब से भारत स्वतंत्र हुआ है पहाड़ों के रेल मंत्रालय ने बुरी तरह उपेक्षा की है चाहे वह हिमाचल हो चाहे वह जम्मू-कश्मीर हो चाहे वह पूर्वोत्तर के राज्य हों आपका इस ओर बिलकुल भी ध्यान नहीं गया है। जो कुछ भी वहां पर रेल के बारे में प्रगति हुई है जो भी सुविधाएं लोगों को मिली हैं वह ब्रिटिशर्स के समय में मिली हैं और आपने उसमें कुछ नहीं जोड़ा बल्कि जो सुविधा थी उसमें भी कभी आई है कुछ जोड़ा नहीं है।

महोदय, आपने अपने भाषण में जम्मू-उधमपुर के बारे में कहा है कि गत वर्ष आपने 50 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है और इस वर्ष भी इस लाइन के लिए 50 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है और आपने यह भी कहा है कि आप बारामूला और श्रीनगर के लिए लाइन बिछाने पर विचार कर रहे हैं और जम्मू से कटरा तक का भी सर्वेक्षण हो गया है। शायद यह भी न हो पाता अगर वहां उग्रवाद न होता। बापू कालदाते जी जो इस सदन के माननीय सदस्य हैं, उन्होंने ठीक कहा है कि अगर प्रांतों में विकास असंतुलित होगा तो वह लोगों में सबसे बड़ा निराशा और रोष का कारण बन जाएगा और उसी से उग्रवाद जैसी घटनाएं उत्पन्न होती हैं। मैं आपका आभारी हूं कि कम से कम जम्मू-कश्मीर की

तरफ आपका ध्यान गया। लेकिन बाकी रहने वाले, पहाड़ों में कभी-कभी लोग यह प्रश्न करते हैं कि क्या हम भी जब तक शांतिप्रिय ढंग से बैठे रहेंगे तो हमारी तरफ रेल मंत्रालय का ध्यान कभी नहीं जाएगा, इस प्रकार के प्रश्न लोग आज पूछने लगे है।

महोदय, आपने इस बजट के अनुच्छेद 39.14 में कहा है कि सिलिगुड़ी-दार्जिलिंग, कालका-शिमला, जोगिन्दर नगर-पठानकोट. ये लाइनें क्योंकि घाटे में चल रही हैं तो इनका किराया आप कम करेंगे। यह आपने एक अच्छा कदम उठाया है इसके लिए मैं आपको बधाई देना चाहूंगा और आपने देखा होगा कि जब से आपने यह कदम उठाया है, तब से यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या, विशेषकर शिमला-कालका रूट पर बढ गई है और आज आपको पैसे आने शुरू हो गए हैं और अगर आप थोड़ी सी उसमें सुविधा दे दें तो ज्यादा यात्री रेल से जाएंगें क्योंकि वहां की जो लाइन है, वह ऐसी घाटियों से होकर जाती है जो कि पर्यटकों के लिए आकर्षक सिद्ध हो सकती है।

महोदय, जहां तक पूर्वोत्तर राज्यों का संबंध है, मैं मंत्री महोदय का ध्यान सिक्किम की ओर ले जाना चाहूंगा कि अंग्रेजों के जमाने में एक सिलिगुड़ी-दार्जिलिंग रेल चला करती थी जिसको कि टॉय ट्रेन कहते हैं। उसमें अगर आप देखेंगे तो जो डिब्बे उसके बने थे, वे ज्यों-ज्यों खराब होते गए उस रेल की लैंथ भी घटती गई, उसकी लम्बाई भी कम हो गई। यही नहीं पहले जो वहां पर स्टीम इंजन था, आज भी वही स्टीम इंजन चल रहा है, आप वहां पर डीजल इंजन का भी प्रावधान नहीं कर पाए हैं। इसके अतिरिक्त 1946 तक संभवतः सिलीगुड़ी से आगे गेलूखोला तक ट्रेन जाती थी, जो कि 50 किलोमीटर है और लोगों को उम्मीद थी कि यह ट्रेन रंगफो तक ले जायेंगे, सिक्किम बार्डर तक ले जायेंगे, लेकिन परिणाम यह हुआ कि आजादी के बाद जो यह 50 किलोमीटर आगे ट्रेन चल रही थी, वह भी, मान्यवर, इस सरकार ने बंद कर दी। आज यह ट्रेन सिर्फ सिलीगुड़ी तक जाती है। सिक्किम की तरफ सरकार का कोई ध्यान नहीं है।

आज उत्तराखंड या उत्तरांचल का जहां तक सवाल है, ब्रिटिश काल में गढ़वाल मंडल में कोटद्वार तक ट्रेन जाती थी, आज भी उसमें कोई बढोत्तरी नहीं हुई है। वहां कोटद्वार तक ही ट्रेन जाती है। जहां तक कुमाउं मंडल का सवाल है वहां काठगोदाम तक ट्रेन जाती थी। आपने केवल एक काम किया, लालकुआ से काठगोदाम तक, 39 किलोमीटर ब्राड गेज लाइन बिछा दी। इसके अतिरिक्त कुछ नहीं किया। उत्तर प्रदेश में, यहीं नहीं, 1935 में ऋषि केश से कर्ण-प्रयाग तक का सर्वे हुआ था। बार बार इस सदन में और दूसरे सदन में सांसद लोग वह मांग उठाते रहे हैं कि कम से कम इस सर्वे को दुबारा करवाया जाय, यह सर्वे पुराना हो चुका है, ताकि काम आगे हो सके लेकिन इस ओर मंत्री महोदय और सरकार का बिल्कुल ध्यान नहीं है।

महोदय, जहां तक हिमाचल प्रदेश का सवाल है, ब्रिटिश टाइम में, 1920–21 में पठानकोट से जोगेन्द्रनगर, 200 किलोमीटर रेल लाइन बिछायी थी और जोगेन्द्रनगर से भू भू पास होकर कुल्लू तक टनल बनाकर रेलवे लाइन बिछाने का सर्वे कराया था और शिमला कालका लाइन पहाड़ों को काटकर टनल बनाकर उसका रूट आकर्षक बनाया था। लेकिन यह सरकार उसमें भी कोई बढ़ोत्तरी नहीं कर पायी है।

इसके अतिरिक्त ऊना-तलवाड़ा रेल लाइन का सर्वे हो चुका है। ऊना-भनोपली-घाघस-रामपुर इसका सर्वे हो चुका है, लेकिन इस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया तो हिमाचल प्रदेश को वर्तमान सरकार से स्वतंत्रता के उपरान्त केवल 14 किलोमीटर लाइन मिली है यानी 1/3 किलोमीटर रेलवे लाइन एक साल में हमें मिली है। महोदय, जब वाई० एस० परमार हिमाचल प्रदेश के मुख्य मंत्री थे तो 1971 में जगाधरी-पोंटा लाइन बिछाने का सर्वे कराया गया था। यह सर्वे 1980–81 में पूर्ण हो चुका था और रेल मंत्रालय के आग्रह

पर हिमाचल प्रदेश सरकार ने 1981 से प्रस्तावित लाइन के आस-पास की जमीन की खरीद-फरोक्त पर पाबन्दी लगा दी थी। लेकिन इस पर आपके मंत्रालय द्वारा कुछ भी नहीं किया गया है।

महोदय, जहां तक पठानकोट-जोगेन्द्रनगर का सवाल है, मैं मंत्री महोदय को आपके माध्यम से सुझाव देना चाहूंगा और बताना चाहूंगा कि यह ठीक है पालमपुर के आगे कुछ पहाड़ हैं इसीलिए वहां पर ब्राड-गेज की बात नहीं की जा सकती। लेकिन जो पोर्शन पठानकोट से लेकर पालमपुर तक है और जो काफी रमणीय है उसमें ब्रॉड गेज लाइन बिछायी जा सकती है। मैं यह सुझाव भी देना चाहूंगा क्योंकि इस लाइन पर कोई शहर नहीं आता है इसलिए आप छोटे-छोटे कस्बों को पठानकोट-पालमपुर ब्राड गेज लाइन से जोड़ सकते हैं। यह वहां पर पर्यटन की दृष्टि से भी आवश्यक है और इससे इस लाइन से कोई घाटा सरकार को नहीं आएगा बल्कि इससे आपको मुनाफा होगा। आशा है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान देंगे।

महोदय, जहां तक शिमला-कालका का संबंध है, अंग्रेजों के जमाने में यहां रेल-कार की व्यवस्था थी जिसमें केवल वायसराय चलते थे। मैं जानना चाहता हूं कि क्या वर्तमान सरकार ऐसा नहीं कर सकती कि इस रेल कार में कुछ सुधार लाया जाए। उसमें शौचालय की व्यवस्था की जा सकती है, उसको और बड़ा बनाया जा सकता है और उसके इंजन में सुधार किया जा सकता है। अगर आप ऐसा करेंगे तो उसमें अधिक पैसेंजर जा सकते हैं। इसमें समय भी कम लगता है और यह पर्यटकों की दृष्टि से भी आकर्षक हो सकता है।

महोदय, शिमला रेलवे स्टेशन जो है, मंत्री महोदय शायद यह बात आपकी जानकारी में होगी कि वह शिमला शहर से दो किलोमीटर पीछे है।

आपका मालगोदाम बिल्कुल शहर में है। वहां तक रेल लाइन बिछी हुई है। सारा इन्फ्रास्ट्रक्चर उपलब्ध है। सिर्फ आप आदेश कर दें कि इस रेलवे स्टेशन को शिमला शहर में तो जाया जाए, जहां रेलवे लाइन बिछी है, इन्फ्रास्ट्रक्चर है, सब कुछ है, थोड़ा बहुत खर्च करके अगर ट्रेन वहां पर ले जाई जाती है तो वह पर्यटकों के लिए भी सार्थक सिद्ध होगी क्योंकि जो वर्तमान रेलवे स्टेशन है वहां तक होटल से सामान ले जाने के लिए कुली सौ रुपए तक पर्यटकों से ले लेते हैं तो रेल से कौन चलेगा। रेलों में आदमी तब चलेगा जब आप सुविधा देंगे। तो यह आसानी से हो सकता है। मेरा ख्याल है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

जहां तक यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाएं हैं ..(**व्यवधान**).. लोगों को रास्ते में कठिनाइयां आती हैं, मंत्री महोदय उसके लिए आवश्यक है कि आपके अधिकारी भी कभी इन रेलों में ट्रेवल करके देखें। यह सेलून की व्यवस्था समाप्त होनी चाहिए। देखा गया है कि जब आपके उच्चाधिकारी जाते हैं तो वे सेलून में चलते हैं अंग्रेजों के जमाने की तरह उनको क्या मालूम कि फस्ट क्लास या ए० सी० सैकेंड क्लास या सेकेंड क्लास में क्या दिक्कत है। मैं चाहूंगा कि इस प्रकार की सैलून की व्यवस्था को समाप्त कर देना चाहिए। इन्सपैक्शन पर जब भी कोई अधिकारी जाता है तो उनको इन्हीं श्रेणियों में ट्रेवल करना चाहिए ताकि उनको असलियत पता लगे कि लोगों को क्या तकलीफ होती है। उनको क्या पता लगेगा जो सैलून में सपरिवार जाकर पिकनिक मनाने जाते हैं। फिर इन्सपैक्शन किस तरह की। इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। मेरा विश्वास है कि मंत्री महोदय इस ओर ध्यान देंगे।

आपने अपने बजट भाषण में यह कहा है कि यूनीगेज के लिए कुछ पैसे का प्रावधान किया है। लेकिन हिमाचल और दूसरे पहाड़ों के लिए फूटी कौड़ी का प्रावधान नहीं है। मंत्री महोदय, मुझे विश्वास है कि जो कुछ मैंने कहा है इसकी ओर आप अवश्य ध्यान देंगे।

इसके अतिरिक्त दो तीन बातों को कहकर मैं अपनी बात समाप्त कर दूंगा। ये जो रेल दुर्घटनाएं होती हैं इनमें जो कुछ लोगों की मृत्यु हो जाती है तो जो मृतकों के आश्रित हैं उनको पैसा देने

के लिए क्लेम करने के लिए कोई समय तय नहीं होना चाहिए क्योंकि कई बार माता पिता की मृत्यु हो जाती है दुर्घटना में माइनर बच्चे छूट जाते हैं। आप उनसे यह आशा नहीं रख सकते कि वे किसी निर्धारित समय सीमा के अंदर अपना क्लेम आकर करें। मैं सहमत हूं कि जब कोई व्यक्ति क्लेम आपके पास करें तो उस क्लेम को निपटाने के लिए कोई न कोई समय की सीमा रखनी चाहिए लेकिन क्लेम दायर करने के लिए कोई समय नहीं रखना चाहिए क्योंकि अगर क्लेम दायर करने के लिए आप कोई सीमा रखेंगे तो इस प्रकार के जो माइनर छूट जाते हैं बच्चे छूट जाते हैं वे अपना क्लेम निर्धारित समय के अंदर दायर नहीं कर सकते हैं। इसलिए इसमें छूट देने की आवश्यकता है।

इसके अतिरिक्त पहले प्लेटफार्म पर रिजरवेशन की सुविधा थी। यह सुविधा आज भी प्रदान कर सकते हैं क्योंकि जब पैसेंजर कुछ लेट पहुंचता है तो उसको बड़ी दिक्कत का सामना करना पड़ता है। इसलिए प्लेटफार्म पर रिजरवेशन की सुविधा मिलनी चाहिए। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय इस ओर अवश्य ध्यान देंगे।

जहां तक मध्य प्रदेश का संबंध है। आप इस बात से सहमत होंगे कि मध्य प्रदेश का जो आपका बिलासपुर रीजन है वह सबसे अधिक आय देने वाला रीजन है। इसलिए वहां पर जोन बनाने की आवश्यकता है। यह मांग वहां से संबंधित सांसद-सदस्य जनता बार-बार आपके समक्ष रखती रही है। यहां तक कि आपसे पूर्व जो रेल मंत्री थे श्री माधवराव सिंधिया उन्होंने बिलासपुर में जाकर इस बात की घोषणा की थी कि उस रीजन को बदलकर जोन बनाएंगे लेकिन वह घोषणा आज तक पूर्ण नहीं हुई है। मुझे विश्वास है कि मंत्री महोदय माधवराव से बात करेंगे और इस आश्वासन की पूर्ति करेंगे। अगर इस प्रकार की घोषणा किसी पूर्व मंत्री द्वारा की गयी है तो उसका पालन करना आपका भी कर्तव्य बनता है। मुझे विश्वास है कि आप इस ओर ध्यान देंगे।

इसके अतिरिक्त मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि जिन स्टेशनों पर रेलों के रुकने की कोई सुविधा पहले थी और उस रेल में आप कोई परिवर्तन करते हैं तो आपको वैकल्पिक व्यवस्था करनी चाहिए। मैं उदाहरण देना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश में इटावा व कानपुर के बीच में झिंझक नाम का एक स्टेशन है। यह एक प्रमुख व्यवसायी केंद्र है। दिल्ली से चलने वाली 12 डाउन वहां जाकर रुकती थी लेकिन अब यह ट्रेन जयपुर से चल रही है। इसलिए झिंझक वालों को अब यह सुविधा नहीं है। इसलिए मेरा सुझाव है कि जो दिल्ली से चलने वाली ऊंचाहार एक्सप्रेस तथा गंगा जमुना एक्सप्रेस है इसका थोड़ी देर झिंझक पर ठहराव होना चाहिए ताकि जो लोगों को पहले सुविधा उपलब्ध थी वह सुविधा आज भी मिल सके। यही मुझे कहना है।

अंत में मैं फिर अपनी बात को दोहराऊंगा कि मंत्री महोदय पहाड़ों की तरफ ध्यान दीजिए। आप कहते हैं कि वहां जो ट्रेनें चल रही हैं वह इकोनोमिक्स नहीं हैं। इकोनोमिकल इसलिए नहीं हैं क्योंकि कोई सुविधा आप देने के लिए तैयार नहीं हैं। आप चाहते हैं ट्रेन तो वही चलती रहें और आपको आय मिलती रहे। यह तो संभव नहीं है। अगर इन रूट्स पर चलने वाली ट्रेनों को आप देखें उन डिब्बों को देखें जो ब्रिटिश टाइम के डिब्बे थे आज भी वही चल रहे हैं। आपने उस में कोई सुधार नहीं किया है। रेल कार की बात आई, वही बाबा आदम के जमाने की चल रही हैं। उसमें कोई सुधार नहीं हुआ है। पहले शायद कालका-शिमला पर चार चलती थी और अब चार की जगह तीन रह गई हैं। अगर यही हालत रही और आपको पहाड़ों की तरफ देखना नहीं है तो वह समय दूर नहीं है जब यह तीनों भी बन्द हो जाएंगी, एक भी नहीं रहेगी। मैं अपने

कुछ सुझाव दोहराना चाहूंगा । आप अगर शिमला-कालका रेल सेवा को ज्यादा आकर्षक करना चाहते हैं तो उचित रहेगा कि उस रूट पर रेल न चलाइये बल्कि रेल कार बढ़ा दीजिये । आपने अपने बजट भाषण में भी कहा है कि आपने देश में रेल बस का कहीं श्रीगणेश करवाया है जो बहुत अच्छी चल रही है । मुझे विश्वास है कि इस प्रकार की रेल बसें चलाने के लिए आपका ध्यान हिमाचल प्रदेश की ओर भी जाएगा और दूसरी जो आपके पहाड़ी प्रान्त हैं, उनकी ओर भी जाएगा क्योंकि यह जो विकास का असंतुलन है यह लोग अधिक दूर तक सहन नहीं करेंगे चाहे वह उत्तर प्रदेश के पहाड़ हैं, चाहे वह जम्मू कश्मीर के पहाड़ हैं, चाहे वह पूर्वोत्तर राज्यों के पहाड़ हैं । मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि मंत्री महोदय का ध्यान इन पहाड़ी प्रान्तों की ओर जाएगा । महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूं । मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि जो सुझाव मैंने यहां रखे हैं, मंत्री महोदय अवश्य उन पर ध्यान देंगे, केवल मात्र यह औपचारिकता नहीं रह जाएगी । इन शब्दों के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूं । जय हिन्द ।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : सुनने वालों के प्रति भी आपको आभार प्रकट करना चाहिए ।

श्री दिग्विजय सिंह (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल बजट पर भाषण करते हुए हम लोगों को कई वर्ष बीत गए, मंत्री जी, हमारी बातों को सुनते हैं, आश्वासन भी मिलते हैं जो सवाल उठाए जा रहे हैं इन सवालों पर हम ध्यान देंगे लेकिन जब उसका नतीजा देखने के लिए हम आंकलन करते हैं तो उसका कोई नतीजा हम लोगों को नहीं दिखाई देता है। खास कर के जिन इलाकों का जिक्र हम लोग बार-बार करते हैं, उनकी ओर मंत्री का ध्यान बिल्कुल जाता ही नहीं है। मैं उन सवालों पर तो बाद में आऊंगा लेकिन जो कुछ बुनियादी सवाल आज रेल मंत्रालय से जुड़े हुए हैं, उन सवालों का जिक्र करना मैं अपना कर्त्तव्य समझता हूं । उन्हीं सवालों में एक सवाल है रेलवे की पार्लियामेंट की एक कनवेंशन कमेटी है और उस कमेटी ने सरकार को समय समय पर अपनी राय दी । कभी-कभी सरकार के लोगों को उस कमेटी की राय पसंद नहीं आई और उस कमेटी की राय को दरकिनार रख कर सरकार अपने फैसले करती रही । लेकिन सब से ताज्जुब की बात तब हुई जब शायद पार्लियामेंट के इतिहास में पहली बार उस कमेटी का सदस्य उसका मंत्री बन गया । पार्लियामेंट की कई कमेटियां हैं, हम सब लोग जानते हैं लेकिन किसी कमेटी का कोई मंत्री सदस्य नहीं होता है और उसकी बुनियादी शर्त एक ही है कि मंत्री का सदस्य न होना । पार्लियामेंट के जो सदस्य मुलाजिमों से जानकारी लेना चाहते हैं, मंत्री की मौजूदगी में वह जानकारी नहीं ले सकते हैं। लेकिन यह एक रेल विभाग है हिन्दुस्तान की संसद् की परिधि से बाहर है या पार्लियामेंटरी डमोक्रेसी का कोई ज्ञान इन सवालों के ऊपर मंत्री जी का ध्यान गया है या नहीं गया है । हम इसका जवाब चाहते है । जब मंत्री जी रेल मंत्रालय के विषय पर हम लोगों को बताएंगे, तब हमें इसका जबाव अवश्य दें। मैं तो सिर्फ इतना जानता हूं कि इस काम से संसदीय प्रणाली को ताकत नहीं मिलती है बल्कि यह प्रणाली कमजोर होती है। इसलिए अच्छा यह रहेगा कि मंत्री जी उस कमेटी की सदस्यता से हटा लें ताकि वह कमेटी ज्यादा स्वतंत्र रूप से काम कर सके। उसी से जुड़ी हुई आपने एक रेलवे रिस्ट्रक्चरिंग कमेटी बनाई, पोलूस साहब को अध्यक्ष बनाया । आपके मुलाजिम थे । उस कमेटी की रिपोर्ट से जो जानकारी मुझे मिली है, उस कमेटी ने एक सलाह यह दी है लेकिन एक सलाह उन्होंने दी है कि यह जो रेलवे कंवेंशन कमेटी है इसी को समाप्त कर दिया जाए । संसद् की समिति बने इसका फैसला या तो राज्य सभा के सभापति करते हैं या लोक सभा का अध्यक्ष करता है । संसद् किस विषय पर कहां कमेटी बनाए यह कोई री-स्ट्रिक्चरिंग कमेटी और वह भी भारत सरकार का मुलाजिम, इनके रेलवे का मुलाजिम की अध्यक्षता की कमेटी, ऐसी सिफारिशें कर देता है तो मुझे शक होता है कि आपका विभाग सही नहीं चल रहा

है। जम्हूरियत के ऊपर, संसद् सब से बड़ी उसकी समिति है और उसकी निगरानी समिति पर अगर कोई कमेटी शक उठाए कि इसकी जरूरत नहीं है, इसकी अहमियत नहीं है इसीलिए कि वह आपके कार्यकलापों में दखलअंदाजी करता नहीं है बल्कि आपको बताता है कि कौन सा काम गलत और कौन सा सही है। इससे इतना गुस्सा यह विभाग खा गया कि संसद् की समिति को ही समाप्त करने की सलाह दे गया। .... (व्यवधान) ऐसा सलाहकार रहे तो मंत्री का भविष्य भी अंधकारमय है, इतना मैं पक्का बता सकता हूं। संसद् की सलाहकार समिति हटेगी या नहीं यह तो मैं नहीं जानता लेकिन ऐसे लोग और ऐसी समितियां इनका भविष्य जरूर अंधकारमय कर देंगे। .... (व्यवधान) भगवान इनको अक्ल दें। उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे का बजट बड़े ताम-झाम से पेश किया जाता है। कई बार हमारी समझ में नहीं आता कि रेलवे कोई कार्पोरेशन तरह की कोई चीज नहीं है, इनके बजट से कोई गोपनीयता पर असर होता है ऐसी भी कोई बात मुझे समझ नहीं आती एक परंपरा चली आ रही थी कि इनका बजट अलग से पेश किया जाए। मेरी समझ में इस पर मंत्री जी जरा ध्यान दें, अगर उनकी समझ में यह बात आती हो। रेलवे का बजट संसार में कहां-कहां पेश होता इसकी हमें जानकारी नहीं है, रेलवे का अलग से बजट है, रेलवे सरकार का हिस्सा है और उस हिस्से में कभी 7 परसेंट, कभी 10 परसेंट मंत्री जी, उसका भाड़ा बढ़ा देते हैं और यह भी बड़ता है फरवरी-मार्च में घोषणा करते हैं और बढ़ता जाकर है अब मई में, जून में, जुलाई में जब कोई तिथि तय करते हैं एक मई से बढ़ेगा और अगर आप टिकट पहले खरीद लिए हों तो उस टिकट को भी जब जिस दिन आप जाने लगेंगे जिस दिन भाड़ा बढ़ा हो उस भाड़े का भी किराया आपको देना पड़ता है लेकिन अलग से बजट पेश करने का महत्व मेरी समझ में नहीं आता। हां, राजस्व इनको विभाग से जरूर आता है। अगर राजस्व का ही मामला सिर्फ है तो पी. एंड टी. डिपार्टमेंट, टेली कम्युनिकेशंस डिपार्टमेंट तमाम ऐसे विभाग हैं जिनसे राजस्व आता है, तो उनका भी बजट अलग से पेश किया जाए। इसलिए मैं यह सलाह देता हूं कि सरकार की ओर से एक ही बजट हो जो केन्द्रीय बजट है और उसमें ही रेलवे का बजट रखा जाए। .... (व्यवधान)

श्री हेच० हनुमनतप्पा (कर्नाटक) : मंत्रिमंडल से बाहर आने के बाद आपको यह याद आया है?

श्री दिग्विजय सिंह : नहीं हम तो बजट पेश ही नहीं कर पाए थे। .. (व्यवधान) आपकी मेहरबानी हुई कि हम बजट पेश ही नहीं कर पाए। लेकिन यह सलाह मैं मंत्री जी को देता हूं।

उपसभाध्यक्ष जी, एक अजीब बात पिछले कुछ वर्षों से मैं देख रहा हूं कि जब हम गुलाम थे तो इस देश में रेलवे हजार किलोमीटर से ऊपर हर साल बढ़ जाता था, रेलवे लाइन बिछा दिया जाता था। आज दुनिया में हमारे पास सर्वे के भी बहुत से सामान है हवाई जहाज है वह तो जमीन से ही बैठ कर सर्वे करता था। आज हैलीकाप्टर है, जहाज है मंत्रालय के पास भी इन सुविधाओं का हक होगा, कर सकते हैं, लेकिन जो ट्रैक बिछाने का काम हो रहा है, वह इतना कम हो रहा है इस देश में मैं देख रहा था कि एवरेज दो सौ किलोमीटर और उसमें भी माननीय मंत्री जी आपने जो ट्रैक बिछाने का काम किया ... (व्यवधान) क्या मेरा समय हो गया है?

उपसभाध्यक्ष (श्री मोहम्मद सलीम) : एक मिनट है।

श्री दिग्विजय सिंह : आपने जो काम किया है उसमें जो पिछड़े इलाके थे, उनका आपने कोई ध्यान नहीं दिया। कई वर्षों से हम लगातार बिहार में दुमका और हजारीबाग के बारे में कह रहे हैं ... (व्यवधान) ... हो कहां गया है?.. (व्यवधान).. आश्वासन तो आप 4 वर्षों से दे रहे हैं .. (व्यवधान).. क्लिअरेंस तो प्लानिंग कमीशन से क्लिअरेंस, मंत्री जी का क्लिअरेंस है। आप कर्नाटक में खूब कीजिए मेरा कोई विरोध नहीं है।.. (व्यवधान)...

हम लोग तो यही जानते हैं कि मंत्री जो ज्यादा व्यस्त हैं, काम वहीं ज्यादा हो रहा है और हम लोगों की तरफ काम कम हो रहा है। इसलिए मैं मंत्रीजी से कहना चाहूंगा कि इन इलाकों पर ध्यान दें। अब तो आप 6 महीने, सालभर के मंत्री हैं इस विभाग के, तो कम-से-कम जाने के पहले यह हो जाय जो पिछले 4-5 सालों से हम लगातार सदन में बोल रहे हैं . . (**व्यवधान**) . . आप आगे भी होइए, मेरी शुभकामना है, लेकिन आप यह काम कर के जाइए यह हम कहना चाहते हैं।

मान्यवर, हम पिछले सालों से झाझा के रेलवे लोको का मामला उठाते रहे हैं। इसे अंग्रेज बनाकर गए। यह सौ साल पुरानी संस्था थी। आपने कहा था कि हम वहां के लिए कोई विशेष व्यवस्था करेंगे। यह तय हुआ कि वहां रेलवे का स्टीम लोको हट जाएगा, डीजल का हट जाएगा तो आपने कहा कि इलैक्ट्रिसिटी का बना देंगे, लेकिन आज तक वहां के लोगों को विश्वास में लेकर कोई ऐसा काम नहीं किया गया जिससे कि वहां के लोगों को लगे कि आपने झाझा का लोको-मोटिव हटाया तो उसके बदले में आप वहां कुछ करने जा रहे हैं। पहले ईस्टर्न रेलवे में आपके एक जनरल मैनेजर थे जो कि आजकल अध्यक्ष हो गए हैं, भटनागर साहब, उन्होंने कुछ प्रयास किए थे, लेकिन जब से उनका तबादला हो गया, वह और बड़े पदाधिकारी हो गए तब से झाझा में लोकोमोटिव स्टेशन हटने के बाद एक भी काम नहीं किया गया है और इसके चलते संथाल परगना के पास गोली चलानी पड़ी। तो मैं कहना चाहता हूं कि लोगों का विश्वास ऐसे ही आम चीजों से टूटता जा रहा है। जो कि उनका हक है, अगर उन रोजगार के साधनों को भी आप लेते जाएंगे, तो वे लोग क्या करेंगे? मान्यवर दूसरा एक सेंटर है जमालपुर में। यह 75 साल पुरानी संस्था थी। श्रीमती गांधी ने कहा था कि इसको और बढ़ाया जाए, आपने उसको बंद कर दिया। वहां पहले स्पेशल अप्रेंटिस का कोर्स कराते थे, आपने बंद करा दिया। मैं आपसे इन चीजों का जिक्र इसलिए कर रहा हूं क्योंकि यह तमाम पिछड़े इलाके हैं जहां कि कोई रोजगार के नए साधन या धंधा नहीं है। इन्हीं चीजों से लोगों की थोड़ी-बहुत आशा बंधी रहती है, अगर आपने इस आशा को तोड़ने का काम किया तो उसका कौनसा नतीजा निकला, यह मैं रेल मंत्री जी आपसे जानना चाहूंगा?

मान्यवर, उसी इलाके में जमूरी रेलवे स्टेशन पर आप रेलवे का एक रेस्ट हाउस बनाने वाले थे। वहां एक जगह है रजवा जहांकि संसार के जैनी पूजा करने आते हैं। जमूरी स्टेशन से 5-7 किलोमीटर की दूरी पर वह जगह है, लेकिन वहां उनके ठहरने का कोई इंतजाम नहीं है। वह पूरा इलाका पिछड़ा हुआ है। इसके लिए जमूरी स्टेशन पर ईस्टर्न रेलवे ने, वही भटनागर साहब ने एक प्रपोजल बनाया था कि वहां पर रेस्ट हाउस बनाया जाय और वहां लोगों को ले जाने के लिए रेलवे बस की व्यवस्था करे। अगर इन चीजों को आप फिर से वहां स्थापित कर सकें तो वहां के यात्रियों को बड़ी सुविधा होगी। अगर आप गया जा रहे हैं तो कभी आप वहां चलने की भी व्यवस्था करें तो उसके महत्व को समझ सकेंगे। मान्यवर, आपने इसी सदन में आश्वासन दिया था कि झाझा को रेलवे का इलेक्ट्रिक इंजन लोकोमोटिव बना देंगे, उस आश्वासन को आप पूरा करें तो मुझे खुशी होगी।

मान्यवर, रेलवे विभाग का जो आपने बजट प्रस्तुत किया है, बावजूद इसके कि हमारे आपसे कई मुद्दों पर मतभेद रहे हैं, लेकिन आपने कुछ काम लोगों के लिए किए हैं मैं इससे इंकार नहीं करता, अच्छा होगा यदि आप इस पिछड़े हुए इलाके को हजारीबाग रेलवे लाइन से जोड़े, दुमका को रेलवे लाइन से जोड़ें, और झाझा व जमालपुर का जो सवाल मैंने उठाया है, आप उसे पूरा करें। धन्यवाद।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं रेलवे मंत्रीजी को बधाई देता हूं कि इन्होंने रेलों में सुधार के लिए कुछ प्रयास किया है।

मान्यवर, पिछले 5 वर्षों से रेल मंत्री जी रेल बजट प्रस्तुत कर रहे हैं। और काफी तामझाम के साथ यह रेल बजट प्रस्तुत किया जाता है। हम सभी लोग और देश के करोड़ों लोग दृश्य देखते हैं कि रेल भवन में

रेलमंत्री जी रेल बजट को अंतिम रूप दे रहे हैं, यह टेलीविजन पर आता है और फिर एक खूबसूरत ब्रीफकेस में रेल बजट की प्रतियां लेकर संसद भवन में प्रवेश करते दिखाए जाते हैं, फिर लोकसभा में घंटों पानी पी-पीकर भाषण देते हुए दिखाए जाते हैं, और यहां राज्यसभा में बजट की प्रतियां सदन के पटल पर रखी जाती हैं। यह पांच साल से मैं सीन देख रहा हूं और देश के करोड़ों लोग यह सीन देख रहे हैं। रेल मंत्री जी कुछ घोषणाएं करते हैं, कुछ घटाते हैं, कुछ बढ़ाते हैं, लेकिन अंतर मुझको, देश के लोगों को और रेल उपभोक्ताओं को, जो रेल में सफर करते हैं, किसी को कोई नजर नहीं आता है।

मान्यवर, रेलों का देर से चलना, रेलों में गंदगी रेलों में चोरी, स्टेशनों पर गंदगी, खानपान की अव्यवस्था, आरक्षण की समस्या, सारी की सारी समस्याएं आज भी ज्यों की त्यों हैं। मैं रेल मंत्री जी की नियत पर शक नहीं करता, यह चाहते हैं, मुझे अच्छे आदमी नजर आते हैं, यह चाहते हैं रेलों में सुधार करना, लेकिन इनका जो सरकारी तंत्र है, जो इनके अधिकारी हैं, लगता है, क्षमा करेंगे मुझे रेल मंत्री जी यह कहने के लिए, कि इनके नियंत्रण में वह मालूम नहीं होते। मैं एक चीज पर जोर देकर कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी, आप एक बात कर दीजिए, कोई और सुधार मत करिएगा तो भी आप सबसे अच्छे रेलमंत्री कहे जाएंगे, अगर आप इस देश ट्रेनों को समय पर चलवा दें। इस पर आपको कोई वित्तीय भार नहीं आने वाला। आज का केवल आंकड़ा आप लीजिए नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली स्टेशन का, उसे आप देखिए और कल सदन में बता दीजिए कि इन दोनों स्टेशनों पर क्या कोई गाड़ी समय पर आयी या नहीं आई? मेरी अपनी जानकारी है, मैं आज स्वयं राजधानी ट्रेन से आया हूं और जब दिल्ली के करीब ट्रेन पहुंची तो कितने खूबसूरत शब्दों में एनाउन्समेंट हो रही थी कि "हम डेढ़ घंटे विलम्ब से चल रहे हैं, असुविधा के लिए हमें खेद है, क्षमा कीजिएगा"। जब मैं मुगलसराय स्टेशन पर बैठा था तो वहां भी बूड़े खूबसूरत शब्दों में एनाउन्समेंट हो रही थी कि

"Such and such train is delayed by eight hours".

हमें खेद है कि ट्रेन नंबर इतना आठ घंटे विलंब से चल रही है"।

मान्यवर, मैं बनारस के पास का रहने वाला हूं। अभी 6 तारीख को मैं बनारस रेलवे स्टेशन पर था। मैं यह इसलिए कह रहा हूं कि रेल मंत्री जी आप और कुछ न कर पाएं, केवल आप ट्रेनों को समय से चलवा दीजिए तो रेल मंत्री के रूप में आपका इतिहास स्वर्णाक्षरों में लिख दिया जाएगा। मैं कह रहा था कि 6 तारीख को मैं बनारस रेलवे स्टेशन पर था, वहां आज" अखबार देख रहा था, यह एक अच्छा डेली न्यूज पेपर है पूर्वी उत्तर प्रदेश का 'आज" अब तो हिन्दुस्तान के दस जगहों से निकलता है। इसकी तीन-चार लाइन पढ़ूंगा कि जनता को कितनी परेशानी हुई ट्रेनों के विलम्ब से चलने से। इसमें है, मान्यवर. गोरखपुर-दादर एक्सप्रेस ट्रेन वाराणसी से दस घंटे विलम्ब से छूटी। गोरखपुर-दादर एक्सप्रेस ट्रेन गुरूवार को बीस घंटे विलम्ब से कैन्ट स्टेशन पर पहुंची। इसी तरह सब ट्रेनों का हवाला दिया है कि यह यह ट्रेन बनारस में, मुगलसराय में, दिल्ली में, इलाहाबाद में और हिन्दुस्तान के कोने-कोने में विलंब से चल रही है। मैं आपके माध्यम से रेलमंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इस में कौनसा संकट आ गया है? कौनसा वित्तीय भार आपके ऊपर पड़ रहा है यह अधिकारी लोगों की तानाशाही है। मैं रेलमंत्री जी से मांग करूंगा कि आप आज मालूम कर लें कि नई दिल्ली और पुरानी दिल्ली स्टेशन पर कौनसी ट्रेन क्यों विलंब से आई है? अगर इसमें आदमियों, आपके कर्मचारियों की गलती है तो आप उनके खिलाफ क्या अनुशासनात्मक कार्यवाही करने जा रहे हैं या दण्डात्मक कार्यवाही करने जा रहे हैं? मैं यह जानना चाहूंगा।

मान्यवर इन रेलों के विलम्ब से चलने से जनता को अनेक प्रकार से असुविधा होती है। मैं इस पर ज्यादा विस्तार से नहीं कहना चाहता हूं।

अब, मान्यवर, हम लोग पूर्वांचल के

रहने वाले हैं । एक रेल लाइन है मऊ से शाहगंज तक, यह केवल 100 किलो मीटर लम्बी रेल लाइन है । बहुत दिनों से उसकी मांग चल रही है और कई रेल मंत्री इस विभाग से आकर हट गए, लेकिन किसी ने इस पर ध्यान नहीं दिया । मैं वर्तमान रेल मंत्री जी को बाधाई देना चाहता हूं और धन्यवाद देना चाहता कि हूं ये हमारे जिले में, जहां पर हम बड़ी रेल लाइन की मांग कर रहे थे, दो साल पहले गए और एक ही दिन में शिलान्यास भी कर दिया और उद्घाटन भी कर दिया । जो दो नेता आपको ले गए, जिनकी कृपा से आप गए, उन दोनों में होड़ हो गई । एक ने बैनर लगा दिया कि माननीय जाफर शरीफ साहब इसका शिलान्यास करेंगे और दूसरे ने लगा दिया कि उद्घाटन करेंगे। मुझे बड़ी खुशी हुई और अचंभा भी हुआ, यह विश्व का 9वां आश्चर्य हो जाएगा कि एक ही दिन शिलान्यास और उद्घाटन । मंत्री जी घोषणाएं करके चले आए और रेल मंत्री जी को मैं फिर से धन्यवाद देना चाहता हूं कि उनके मन में हम लोगों की व्यथा है, उस क्षेत्र के लोगों की व्यथा है और ये चाहते हैं कि उस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया जाए लेकिन मैं फिर दोहराना चाहता हूं कि इनके अधिकारी लोग नहीं चाहते हैं । आपने जो काम शुरू किया है, मैं उस काम को सुना रहा हूं । हमारे बड़े भाई मोहम्मद मसूद खान साहब वहीं के रहने वाले हैं, उन्होंने एक सवालपूछा इस सदन में 26-4ब-5को तारांकित प्रश्न संख्या 325 के रूप में, लेकिन वह प्रश्न आते-आते समय समाप्त हो गया । इसमें आप जवाब देते हैं कि "इसको आपने सिगन्ततः स्वीकार कर लिया है, लेकिन 1994-95 के लिए आपने 20 लाख रुपए स्वीकार किए हैं ।" मान्यवर; पुलिया के लिए 20 लाख रुपया स्वीकार किया जाता है, 100 किलो-मीटर लम्बी रेल लाइन है, आपने बड़ी मेहरबानी की कि हम लोगों के आंसू पोंछने के लिए 20 लाख रुपए स्वीकार किए । फिर कहते हैं कि "1995-96 के लिए हमने 4 करोड़ रुपए का प्रावधान किया है । कुल व्यय होगा इस पर 38.70 करोड़ रुपए ।" अपने प्रश्न के अंत में कहते हैं कि "वर्ष 1996-97 के दौरान यह योजना पूरी होने की संभावना है, बशर्ते कि संसाधन उपलब्ध हो जाएं ।" अब इसका हम क्या मतलब निकालें? आपका कुल व्यय 38.70 करोड़ का है, आपका विभाग बहुत बड़ा है, आपके हाथ बड़े है, आप वहां देख आए हैं, तो मैं आपके माध्यम से, मान्यवर, रेल मंत्री जी मैं मांग कर रहा हूं कि इस योजना को ज्यादा रुपया दीजिए 38 करोड़ रुपए से । आपकी बड़ी कृपा होगी और पूर्वांचल के इतिहास में भी माननीय जाफर शरीफ साहब का नाम लिख दिया जाएगा क्योंकि कितने रेल मंत्री आए-गए, किसी ने कुछ नहीं किया । . . (समय की घंटी) . . . मान्यवर, मैं दो-तीन मिनट और लूंगा, ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं ।

मैं आपसे एक और निवेदन करना चाहता हूं कि हर साल आप बजट में रेल भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ा देते हैं । मैंने पिछले पांच सालों से देखा नहीं कि आपने कभी रेल भाड़े या माल भाड़े में कमी की हो । आपकी विवशता है, आप क्या करें, इसके लिए मुझे कोई ऐतराज नहीं है । लेकिन क्या कोई दूसरा विकल्प नहीं है आप माल भाड़ा और रेल भाड़ा य बढ़ाए और आपका काम चल जाए ? आप अगर अपने विभाग की फिजूलखर्ची को रोकें, लेकिन मैं समझता हू कि आप मजबूर हैं, आप रोक नहीं पाएंगे क्योंकि आपके

विभाग के जो बड़े ऊफसर हैं वे तो फिजूलखर्ची के लिए ही बैठे हैं, तो अगर आप फजूलखर्ची पर कंट्रोल कर ले, उससे भी आप काफी कुछ पा सकते हैं और हमारे मित्र महेश्वर जी जो कह रहे थे, सही बात कह रहे थे कि रेल विभाग की जो जमीनें बेकार पड़ी हुई हैं, उनको अगर आप नीलाम करें, उनको पट्टे पर दें, ठेके पर दें, कांट्रेक्ट पर दें, दुकानों के लिए दें, लीज पर दें तो आपके पास इतने संसाधन हो जाएंगे कि शायद आपको रेल भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ाने की आवश्यकता नहीं रह जाएगी और अगर बढ़ाएंगे तो मिनिमम बढ़ाएंगे । मेरा अनुरोध है कि आप कृपया इस पर ध्यान दें ।

रेल मंत्री जी हर साल नई ट्रेनें चलाने की घोषणा कर देते हैं कि इतनी ट्रेनें इस साल नई चलेंगी, लेकिन मैं समझता हूं कि एक भी ट्रेन नई नहीं चलती है । मान्यवर, मैं इस बारे में दो उदाहरण देना चाहता हूं । एक ट्रेन है सरयू-जमना । जब वहां अमृतसर से चलेगी दिल्ली तक तो इसका नम्बर दूसरा है और नाम फ्लाइंग मेल है । और जब यह दिल्ली से गोरखपुर के लिए चलेगी तो इसका नाम शहीद एक्सप्रेस हो जाता है । जब यही ट्रेन तीन दिन दिल्ली से बनारस के लिए चलेगी और बनारस के आगे के लिए चलेगी तो इसी का नाम सरजू-जमुना हो जाता है । तो क्या जगलरी है मान्यवर, एक ट्रेन तीन नामों से गणना हो गई कि तीन नई रेलें माननीय रेल मंत्री जी ने चलादी । हमारी तरफ एक रेल चलती है । माननीय हनुमनतप्पा, आप हंसिए मत मैं व्यथा कह रहा हूं जनता की, अपनी और सब लोगों की । बनारस से एक ट्रेन चलती है गोरखपुर तक । उस ट्रेन का नाम है—कृषक । जब यह ट्रेन गोरखपुर से लखनऊ चलेगी तो उसका नाम गोरखपुर-लखनऊ मेल हो जाएगा । वही डिब्बे हैं, वही इंजन है, वही पैसेंजर्स हैं, उसको तो वाया गोरखपुर होकर आना है । बनारस से गोरखपुर तक उसका नाम कृषक मेल और जब गोरखपुर से आगे बढ़ी तब उसका नाम गोरखपुर-लखनऊ मेल हो गया । इस प्रकार कंफ्यूजन हो जाता है । मैं अपनी समस्या बतला रहा हूं । मैं पुरानी दिल्ली स्टेशन पर सरजू-जमना का इंतजार कर रहा था । एनाउंसमेंट हो गया कि फ्लाइंग मेल आ रही है । मैं दूसरे एलेट फार्म पर चला गया और मेरी ट्रेन मिस हो गई । कहीं वही फ्लाइंग मेल, वही सरजू-जमना, वही शहीद एक्सप्रेस । तो यह तो कला कौशल है माननीय रेल मंत्री जी का, जो इस समय ऐसी व्यवस्था कर रहे हैं । मैं समझता हूं कि मेरा समय अब खत्म हो हो रहा है । लेकिन... (व्यवधान) ।

श्री महेश्वर सिंह : यह कला कौशल नहीं, गोरखधंधा है ।

श्री ईश दत्त यादव : महोदय, मैं आपके माध्यम से दो-तीन निवेदन माननीय मंत्री जी से कर रहा हूं कि जब तक हमारी मऊ-शाहगंज को बड़ी रेल लाईन का अमान परिवर्तन नहीं हो जाता, मान्यवर... (व्यवधान) ।

रेल मंत्री (श्री सी० के० जाफर शरीफ) : इसी साल में पूरा करेंगे ।

श्री ईश दत्त यादव : बहुत-बहुत आपको धन्यवाद है । मैं आपसे एक निवेदन कर

रहा था, हम लोग आपसे व्यक्तिगत रूप से मिले और लिखकर भी दिया और मान्यवर, आपने हम लोगों की समस्या को समझा और अपने अधिकारी को निर्देश भी दिया कि यह जो सरजू जमना ट्रेन है इसको पुरानी दिल्ली के बजाय अब नई दिल्ली से चलाएं, ताकि हम सब लोगों को सुविधा हो जाएगी। उधर से भी यह नई दिल्ली के लिए आएं। मैं समझता हूं कि आपने बहुत नेक नीयती से इसका आर्डर किया। लेकिन मैं नहीं समझता हूँ कि वह जो आपके अधिकारी साहब हैं, वह किस तरह के अधिकारी हैं। आपके आदेशों का पालन आज तक नहीं हुआ। दो महीने पहले आपने निर्देश दिया। इसलिए मान्यवर, मैं चाहता हूं कि आप आज घोषणा कर दें और अधिकारी को बाद में आर्डर दिया करें। आपकी घोषणा पहले हो जाया करेगी। यह प्रजातंत्र है। प्रजातंत्र में आप मालिक हैं, रेलवे के यह अधिकारी लोग इसके मालिक नहीं हैं।

मैं आपसे मांग करना चाहता हूं कि आजमगढ़ और जौनपुर दो रेलवे स्टेशन ऐसे हैं, जौनपुर सिटी का रेलवे स्टेशन जहां पर आरक्षण की बहुत कम व्यवस्था है। वहां पर कलकत्ता के लिए, बम्बई के लिए, मद्रास के लिए और दूसरी जगहों के जाने के लिए आप ए० सी० फस्ट क्लास ए० सी० सेकेन्ड क्लास में और यह जो ए० सी० सेकेन्ड क्लास के डिब्बे हैं, इसमें कम से कम 4-4 बर्थ और दो-दो बर्थ के आरक्षण की व्यवस्था करवादें, तो आपकी बड़ी कृपा होगी। यह पूर्वांचल का अत्यन्त पिछड़ा क्षेत्र है जिसके बारे में मैं निवेदन करना चाहता हूं। मान्यवर, आपने तो घोषणा कर दिया। मैं बहुत हृदय से आपको धन्यवाद दे रहा हूं और पूर्वांचल की जनता की ओर से आपको धन्यवाद दे रहा हूं कि आपने कह दिया कि इसी बजट में और इसी साल में इसको पूरा करायेंगे। इन्हीं शब्दों के साथ आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री सतीश प्रधान (महाराष्ट्र) धन्यवाद: सर, मैं शुरू में ही माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं, क्योंकि गये बजट के समय मैंने जो सुचना दी थी और उस टाईम पर उसके बारे में नहीं सोचेंगे, ऐसा बताया गया था। लेकिन अभी उसके बारे में विचार करके उसका इम्प्रलीमेंटेशन शुरू हो गया है, ऐसा भाषण के टाईम पर उन्होंने बता दिया, इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देना चाहता हूं। पहली बात ऐसी है कि जो रेलवे क्रासिंग थे, उसके बारे में मैंने बताया था कि वहां इलैक्ट्रोनिक या मकैनिकल डिवाईस बैठाकर हम लेविल क्रौसिंग के ऊपर कुछ गार्ड बिठा सकते हैं। वहां अलार्म सिस्टम करने का आप अरेंजमेंट कर रहे हैं। दूसरी बात मैंने सजेस्ट की थी गार्ड और ड्राईवर दोनों के बीच में सुसम्वाद होना चाहिए तथा नियरेस्ट रेलवे स्टेशन के साथ कंट्रोल रूम के साथ भी उसका कांटेक्ट होना चाहिए। वह भी आपने मान लिया, उसमें से आधा मान लिया। गार्ड और ड्राईवर के बीच में अब संबंध शुरू कर दिया आपने, प्रैक्टिकल स्तर पर ऐक्सपीरिएंस लेने के लिए और पब्लिक ऐड्रेस सिस्टम का भी आप इस्तेमाल कर रहे हैं। मैं आपसे विनती करूंगा कि जल्दी से जल्दी सभी ट्रेनों में इसका बंदोबस्त किया जाए।

सर, मैं मुंबई से आता हूं और मुंबई का सबसे बड़ा सवाल सब-अर्बन रेलवे का है। जब यह बजट पेश किया गया तो इसमें बताया गया कि सबअर्बन रेलवे के सीजन टिकट के किराए बढ़ाए गए हैं। मैं मंत्री जी विनती करना चाहता हूं कि आपने जो क्राइटीरिया सब-अर्बन टिकट के लिए बनाया

वह बराबर नहीं है, वह गलत है। सब-अर्बन रेलवे से जो लोग जाते हैं, जर्नी करते हैं, वे सिर्फ इसलिए जर्नी करते हैं कि नौकरी के लिए उनको अपने घर से दूसरी जगह जाने की जरूरत होती है। उसके लिए वे जाते हैं तो उनके आने-जाने के लिए उनको सबसिडी देना ही आवश्यक है और उनके ऊपर ज्यादा बोझ डालना ठीक नहीं होगा।

मैं यह भी बताना चाहता हूं, मुंबई के बारे में खास करके कि मुंबई में सबसिडाइजेशन करने के बाद भी मुंबई सब-अर्बन रेलवे का आज तक का अनुभव ऐसा है कि मुंबई सब-अर्बन रेलवे ने मुनाफा ही दिया है, आज तक कभी भी मुंबई सब-अर्बन रेलवे घाटे में नहीं चली है।

सर, मैं आपके माध्यम से एक और चीज माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूं। यह मुंबई का सबअर्बन रेलवे सेक्शन जो है, मुंबई से लेकर कल्याण तक का या मुंबई से लेकर पूना तक का, मुंबई से लेकर ईग्गतपुरी तक का। यह पूरा का पूरा दुर्लक्ष्य विभाग है। मुझे शक है कि जान बूझकर रेलवे इस ऐरिया के ऊपर ध्यान नहीं दे रही है। हिंदुस्तान में सबसे पहली रेलवे मुंबई से थाना तक के लिए शुरू हुई। 1853 में यह रेलवे शुरू हुई और तब से अब तक 1955 में हमने निर्णय लिया कि इस देश का पूरा का पूरा जो रेलवे सेक्शन है, उसका इलेक्ट्रिफिकेशन करेंगे और वह ए० सी० टाइप इलैक्ट्रिफिकेशन करेंगे। 1926 में मुंबई से कल्याण तक के एरिया का डी० सी० टाइप इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ था और तब से आज तक मुंबई से ईग्गतपुरी तक का सेक्शन, 1928 से लेकर आज के दिन तक, यहां डी० सी० टाइप का इलेक्ट्रिफिकेशन है, उसी के ऊपर रेल चलती है। डी० सी० के ऊपर जो रेल आप चलाते हैं तो डी० सी० इंजन प्रोक्योर करना, उसको अवेलेबल करके देना, यह आपकी जिम्मेदारी है लेकिन मेरा अनुभव यह है कि डी० सी० टाइप के इजन बनाना भी बंद हो गया है अभी बीच में और इस साल और कुछ बनाएंगे, ऐसा सुन रहे हैं लेकिन यह इंजन बनाना बंद कर दिया है और यह बंद करने के बाद ए० सी० टाइप, डी० सी० टाइप दोनों मिक्स करके जो इंजन चलते थे, उसका प्रोडक्शन भी अभी जितना चाहिए, उतना नहीं होता है और इसका नतीजा यह हो रहा है कि पूरे के पूरे एरिया में जितने इंजन आवश्यक हैं, उतने इंजन हमें उपलब्ध नहीं हैं और इंजन उपलब्ध नहीं होने से उस एरिया में गाड़ियां ठीक ढंग से नही चल पा रही हैं।

इसके साथ-साथ मैं एक और बात कहना चाहता हूं जो बहुत सीरियस है। सरजत से लेकर लोनावाला तक बीच में घाट स्टेशन है। सवाल यह है कि घाट स्टेशन के अंदर एक नया टनल बनाया गया, इस टनल के अंदर ऐक्सॉस्ट फैन लगाने की आवश्यकता थी, वह अभी तक नहीं लगाए गए। लखनऊ में जो हमारा टेक्नीकल डिपार्टमेंट है उसने बताया है कि इस टनल पर डीजल इंजन मत लगाओ क्योंकि डीजल लोकोमोटिव धुआं फैंकता है और टनल में से धुंआ आसानी से नहीं निकलता है। लेकिन इसके बावजूद टनल में ऐसे इंजन चलाए जाते हैं। वहां पर एक्सीडेंट्स होने के बावजूद उसमें कोई रूकावट नहीं है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या रेलवे डिपार्टमेंट एक्सीडेंट होने का बंदोबस्त करने की कोशिश कर रहा है ?

[उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) पीठासीन हुए]

मुंबई से लेकर कल्याण तक का जो पूरा का पूरा ट्रैक बिठाया हुआ है वह बाबा आदम के जमाने का बिठाया हुआ है। इस ट्रेक को इम्प्रूव करने के लिए कोई खास कोशिश नहीं की गई है। वहां ट्रेन में जाते समय मैंने देखा है, यह एक्सपीरियंस हुआ है कि वहां ट्रेन जम्प करती है और उस ट्रैक पर वह ढंग से नहीं चल पाती है। इसके कारण लोगों को बहुत तकलीफ होती है। इस ढंग से इस बारे में जो देखा जाता है, यह ठीक है। इसके बारे में मंत्री जी को सोचना चाहिए।

मैं एक बात बताना चाहता हूं, रेलवे मंत्री यहां बैठे हैं। यहां पर बताया जाता है कि हम 96 परसेंट, 97 परसेंट और 98 परसेंट ट्रेनें समय पर चलाते हैं। मैं उनको यह बताना चाहता हूं और उनसे यह रेक्वेस्ट

करना चाहता हूं कि वह जरा पेपर सदन के सामने लायें। अगर वे ऐसा करेंगे तो पता चलेगा कि असल में ऐसा नहीं है। मैं बताना चाहता हूं कि मैंने खुद देखा है कि मुंबई से जो ट्रेन चलती है, तो उनका जो स्पीड चार्ट होता है वह 60-65 किलोमीटर पर आवर होता है। इस हिसाब से उसको चलाना चाहिए। ऐसा समझकर वह चार्ट बनता है। मुंबई से लेकर कल्याण और पूना तक जो ट्रेन चलती है, तो अगर उसकी स्पीड देखें तो बीच में कुछ जगहों पर उसकी स्पीड 20 किलोमीटर पर आवर, 18 किलोमीटर पर आवर चलती हैं। 11 जगहों पर 30 किलोमीटर पर आवर गाड़ी चलती है। तो 18 जगह ऐसी हैं जहां पर गाड़ियां कम स्पीड से चलेंगे। अगर ऐसा है तो फिर उस हिसाब से, जो चार्ट में दिया हुआ है, वह कैसे चल सकेंगी, जरा इसका हिसाब लगाने की कोशिश करें।

मैं एक और बात कहना चाहता हूं। आज दोपहर स्पेशल सेशन में महाराष्ट्र में सूखा के बारे बात उठी थी। सूखा सब जगह हो रहा है। मैं यहां पर यह कहना चाहता हूं कि मुंबई में रोजाना रेलवे 300-400 मिलियन गैलन पानी इस्तेमाल करता है, यूज करता है। क्या रेलवे प्यूरीफाई वाटर लेकर, उसके लिए प्यूरीफिकेशन प्लांट लगाकर यह पीने का पानी जो वह वेस्ट कर रही है उसको वह बंद नहीं कर सकती? अगर वह ऐसा करेगी तो लोगों को उतना पानी पीने के लिए आसानी से मिलेगा। इसके लिए ज्यादा खर्च की आवश्यकता नहीं है। 4 P.M. कम खर्च में कर सकते हैं। चाहें तो यह प्लांट इंजिन से चल सकता है। अगर देखना है तो आर० सी० एफ० पैराम्बूर में जा कर देख लीजिए। वहां उन्होंने प्लांट बैठाया है और रिसाइकिल करके चलाते हैं, सब काम के लिए प्लांट चलाते हैं। आप भी पानी की बचत कर सकते हैं लेकिन आप करना नहीं चाहते हैं। रेलवे यदि पानी की बचत करे तो लोगों को पीने का पानी मिल सकता है। यह मुझे कहना है। मुझे यह रिक्वेस्ट करनी है कि आप इसके लिए आगे जाने के लिए कोशिश करेंगे तो अच्छा रहेगा। एक बात मैं और कहूंगा। मैं किसी पर इल्जाम नहीं लगाना चाहता हूं, आप के रेलवे वर्कर और जगह पर भी हैं, लेकिन कपूरथला में जहां हमारी बहुत सारी बोगीज बनती हैं, उसके बारे में पता चला है कि उसमें बहुत लीकेज होता है, डिब्ब बहुत हिलते हैं और बैलेंस्ड नहीं लगते हैं। आपका इंस्पेक्शन डिपार्टमेंट क्वालिटी कंट्रोल सुधारने की कोशिश करे तो ज्यादा अच्छा रहेगा। यह मेरी प्रार्थना है। अंत में म यह कहना चाहता हूं कि रेलवे स्टेशनों के ऊपर और रेलवे ट्रैक्स पर काफी सॉलिड वैस्ट, गारबेज इक्ट्ठा होता है। इस गारबेज को हटाने के लिए रेलवे द्वारा कुछ भी बन्दोबस्त नहीं किया जाता है। हालांकि यह बराबर कहा जाता है कि बंदोबस्त ठीक है लेकिन ऐसा वास्तव में नहीं होता है। इतना सॉलिड वैस्ट जमा होता जाता है इसको निकालने के लिए परमानेंट सालूशन करने के लिए लोकल स्टट गवर्नमेंट के साथ कोई अरेंजमेंट कर के यह काम करने की आवश्यकता है। यह आप करेंगे तो बहुत सी सुविधा हो जाएगी और लोग अच्छी तरह सेट्रेवल कर सकेंगे। मुझे इतना ही कहना है। आपने मुझे जो समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं अपनी बात समाप्त करता हूं ताकि मेरे सहयोगी बोल सकें।

SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR (Assam): Sir, I thank you for giving me this chance to speak on the Railway Budget. This Railway Budget does not reflect the so-called anxiety of the Central Government expressed for the North-Eastern Region promising special measures to bring the region on par with other parts of the country.

Railways were established by the Britishers in the 19th century not for the benefit of the people but for exploitation of natural resources such as tea, oil, timber, etc. found in abundance in the region for the benefit of the imperialists. There has been not much improvement of railway communications since that time. When there is a demand for improvement in rail lines, the reply of the

Government has been that there being no industry, rail communications cannot be improved. When there is demand for establishment of industries, the reply had been that there being no rail communications and no industry can be established. So, there is neither any improvement in the rail communications nor is there any industrialisation.

The lure of a tax holiday held out to industrialists has failed to enthuse any one. It is doubtful if there is any chance of the North-Eastern Region being industrialised in the near future. There has been a constant demand for establishment of a Railway Division at Rangiya for a very long time. Establishment of a Division at Rangiya will lead to administrative and operational efficiency and will result in augmentation of rail income. I would request the Railway Minister to consider this demand of the people and take steps for the establishment of the Divisional Headquarters at Rangiya. I would also like to draw the attention of the Railway Minister to the need for the construction of some Railway overbridges, especially at Changsari, Rangiya and Pathsala in Assam which will help in the smooth running of road traffic and save much of public time. Introduction of a Rajdhani Express between New Delhi and Guwahati and proposed increase in its frequency from weekly to triweekly is of no use to the vast majority of commuters from the region as they cannot think of travelling in Rajdhani Express in view of the prohibities fare which the people at large cannot afford. The few Express and Mail trains that are inadequately serving the commuters between the capital city of Delhi and the North-Eastern Region are irregular and run late by 10 to 15 hours sometimes. There is over-crowding in the reserved compartments also and the commuters feel cheated without any remedy of relief from any quarters The unhygienic atmosphere in the bogies is the worst with stinking bathrooms and insufficient water for the passengers. The quality of food supplies is the worst and, in fact, the Railway Minister has admitted in his Budget Speech that it was not possible to supply good food in the running trains.

Sir, there is an inadequate number of trains from the North-Eastern Region to Southern States. There has been abnormal increase in the number of passengers going to South from this region, particularly to Vellore and to the Apollo Hospital in Madras for medical treatment. The accommodation in the existing trains is inadequate and the commuters suffer a lot due to delay in the running of the trains. It is sad that the Budget has not made any provision for a faster train from this region to the Southern States.

The Railways being the most important infrastructure for development of the region, specially industrialisation, there is no scope of any industry worth the name coming up in the region in the near future.

Introduction of the New Economic Policy is not going to benefit the N.E. Region in view of the absence of the railway infrastructure in the region as outside capital will feel shy in coming to the region although there is an immense scope in the region keeping in view the huge amount of mineral and natural resources for being tapped and utilised for establishing the industries. The hydro electric potential in the region with its vast water resources can meet the demand of the entire country. Natural gas of hundreds worth crores of rupees is being constantly burnt away by the ONGC and the Government does not think of utilising this valuable resource by establishing gas-based industries or even by arranging to bottle this natural wealth instead of burning it away.

Sir, this Budget does not make provision for extension of railway lines to six other States of the region and there is no hope that such extension will be made in the near future. Many branch railway lines serving the people in remote villages have been abolished in Assam by the Railway Ministry thereby depriving the poor villagers of the advantage of travelling at cheap fares and these villagers have been left at the mercy of private bus owners who fleece them by charging high fares. The Railway Ministry did not consider the plight of commuters from Cachar to Guwahati and abolished the metre gauge up to Guwahati resulting in untold miseries to them.

I request the hon. Railway Minister to please consider the points raised by me and to make provision in the Budget for removing the grievances of the people.

With these words, I again thank you for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

श्री मोहम्मद मसूद खान (उत्तर प्रदेश) : मोहतरम, सबसे पहले तो मैं रेलवे मिनिस्टर का शुक्रिया इस बात का अदा करना चाहता हूं कि शाहगंज और मऊ जो मीटर गेज थी उसको बड़ा गेज करने की व्यवस्था में उन्होंने कुछ सोच और काम किया है। हमारा 26 अप्रैल को एक सवाल था जिसकी सप्लीमेंट्री नहीं आई। उसमें उन्होंने यह कहा कि 1994-95 में 20 लाख रुपया दिया है, 1995-96 में 4 करोड़ दिया है । 38 करोड़ कुछ लाख का प्लान है। साथ ही साथ उन्होंने यह कहा कि यह काम 1996-97 में पूरा हो जाएगा। मान्यवर, प्लानिंग का मामली तालिब इल्म भी यह बात जानता है कि अगर किसी काम की प्लानिंग 3 साल की है और पहले साल 20 लाख रुपये, दूसरे साल 4 करोड़ रुपये और तीसरे आखिरी साल 34 करोड़ दिए जाएं तो यह इस सोच की प्लानिंग है कि वह समयबद्ध काम न हो। अगर समयबद्ध काम होता है तो प्लानिंग का असूल यह है कि पहले साल जरूर आप कम दीजिए लेकिन बीच में इतना दीजिए कि आखिरी साल में बहुत थोड़ा बचे तब जाकर समय पर यह काम होता है। मेरा यह ख्याल है कि रेलवे मिनिस्ट्री के अंदर प्लानिंग असूल के साथ बननी चाहिए और अब से अमेंड करके 1995-96 में यह कम से कम 20 करोड़ 25 करोड़ दें तब जा करके 1996-97 में यह काम पूरा हो सकेगा। इस सिलसिले में मैं रेलवे मिनिस्ट्री से एक और निवेदन करना चाहूंगा कि जब तक यह मीटर गेज से ब्राडगेज नहीं होती तब तक शाहगंज नीयरेस्ट स्टेशन पड़ता है उसके बाद बनारस पड़ता है, उसके बाद जौनपुर सिटी पड़ता है, आजमगढ़ के लोग कलकत्ता, बम्बई और दिल्ली काफी आते हैं, लिहाजा जितनी ट्रेनें बनारस और जौनपुर सिटी और शाहगंज से दिल्ली, कलकत्ता और बम्बई जाती हैं आजमगढ़ का कोटा कम से कम 10-10 बढ़ा दिया जाए। मैंने एक चिट्ठी लिखी थी। उस चिट्ठी के जबाव में यह आया कि गोरखपुर दादर में दो-दो का कोटा है, लेकिन वह भी पूरा नहीं होता तो गोरखपुर-दादर ट्रेन कम से कम 12-14 घंटे से लेकर मैक्सीमम 24 घटे तक वह लेट रहती हैं और कोई भी आदमी उससे सफर करना मुनासिब नहीं समझता। मेरा आप से यह अनुरोध है, यह अपील है कि इन लोगों की कठिनाइयों का पूरा ख्याल करते हुए कोटा बढ़ा दिया जाए। एक चीज हमने और सब लोगों ने रेलवे मिनिस्टर से कही थी और मैंने एक चिट्ठी भी लिखी थी कि नीयरेस्ट स्टेशन जो शाहगंज है ... (**व्यवधान**) साहब, यह क्या बात हुई ?

उपसभाध्यक्ष (**श्री सुरेश पचौरी**) : जो टाईम अलाटेड था वह खत्म हो गया।

श्री मोहम्मद मसूद खान : नहीं-नहीं ऐसा नहीं, जितना उपेन्द्र को टाइम मिला है, आप रिकार्ड देख लीजिए, उतना टाईम मैं भी लूंगा। यह कोई बात है कि एक ही स्टेटस के आदमी को किसी को आप 20 मिनट देते हैं और किसी को दो मिनट के बाद घंटी बजाएं।

उपसभाध्यक्ष (**श्री सुरेश पचौरी**) : देखिये। मिनट दिए गए थे जो अदर ग्रुप्स के लिए थे, वे पूरे हो चुके हैं।

श्री मोहम्मद मसूद खान : ठीक है, मैं अपनी बात पूरी करता हूं। जो हम लोगों ने एक चिट्ठी लिखी थी रेलवे मिनिस्टर को कि साहब जो नीयरेस्ट रेलवे स्टेशन शाहगंज है, शाहगंज से दो ट्रेनें जाती हैं हफ्ते में तीन दिन एक और चार दिन एक गुजरती दिल्ली जाती है बड़ी मुश्किल से हम लोगों को यहां आना पड़ता है। जो उस चिट्ठी का जबाव उन्होंने यह दिया कि लाइन खाली नहीं है। फिर दूसरी चिट्ठी लिखी कि आप गाजियाबाद से नई दिल्ली कर दीजिए, नई दिल्ली से पुरानी दिल्ली हुई। मेरी फिर गुजारिश है रेलवे मिनिस्टर से कि वह इस पर ख्याल करेंगे। ये जितनी ट्रेनें शाहगंज से आती हैं या और आती है, यह ट्रेनें काफी लेट होती हैं और मैं एक मोटा उसूल बता दूं कि हम लोग जाते हैं तो जब यह जहां-जहां एनाउंस होता है कि गार्ड एंड ड्राईवर, आपका सिग्नल लोअर है, गाड़ी चलाइये, तो ऐसे गार्ड और ड्राईवर को जबरन रिटायरमेंट दे देना चाहिए। क्या सिग्नल देना काफी नहीं है? बार-बार एनाउंसमेंट होती है और तब जाकर वह गाड़ी चलाते हैं।

एक चीज और मैं आप से कहना चाहता हूं। बहुत-बहुत शुक्रिया कि आपने ए. सी. (सैकण्ड) और ए. सी. (फर्स्ट) में इन्होंने बैड रोल फ्री कर दिया, लेकिन जैसे ही घुसे तो डिब्बे पर लिखा रहता है कि हमारे पास इतना ही बैड रोल है। अब वह यात्रियों में लड़ाई होती है इस वास्ते जब तक बैड रोल फ्री नहीं था तब तक लोग कुछ लाते थे लेकिन तब से फ्री हो गया हर आदमी यह समझता है कि अब तो फ्री बैड रोल है। यह काम अच्छा है, लेकिन उसी के साथ-साथ जितने बैड हैं उतने कम से कम बैड रोल भी प्रोवाइड करने चाहिए।

एक चीज और निवेदन करनी है जो हम लोगों को फेस करनी पड़ती है कि आदमी आता है और कहता है, साहब, मेरा बाप, मेरा फ्लां रेलवे में मुलाजमत करता रहा। वह मर गया और साल दो साल से मैं एप्लीकेशन दे रहा हूं। वह सारी बड़ौदा हाउस में आकर रुक जाती हैं। मेरी मंत्री महोदय से यह अनुरोध है कि वह डाइरेक्ट कर दें बड़ौदा हाउस का जो सब से बड़ा इंचार्ज है उसको कि हर अलमारी को खोल कर देख लें कि जहां पुरानी फाईल पड़ी हुई हैं और जो उसका इंचार्ज हैं उसको बिल्कुल सस्पेंड कर दें। दो-चार अगर सस्पेंड हुए तो इनका स्टीन वर्क में काम होता रहेगा।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं और एक दो मिनट में खत्म करता हूं। रिजर्वेशन हम लोग कराते हैं और उसके बाद बनारस तो हो रहा है जौनपुर सिटी से बैठ रहे है। न यहां पता चलता है और न जोनपुर सिटी में पता चलता है यहां सिर्फ दो मिनिट गाड़ी रुकती है और कई मर्तबा तो यह पता करने में ही गाड़ी छूट जाती हैं कि रिजर्वेशन किस डिब्बे में है और किसमें नहीं है? तो कम-से-कम यह तो पता चले कि रिजर्वेशन है। यहां से पता चल जाय या जौनपुर सिटी स्टेशन वाले को पता चल जाय कि फलां एम०पी० का यहां रिजर्वेशन है।

माम्मवर, जौनपुर सिटी एक ऐसा स्टेशन है कि जहां मेजर गाड़ियां जाती हैं, लेकिन आपको जानकर ताज्जुब होगा कि वहां कुली नहीं हैं। वहां के स्टेशन मास्टर कहते हैं कि कुली की भर्ती ही नहीं होती, तो हम क्या करें? यह इतना पहाड़ जैसा डिपार्टमेंट है, लेकिन वहां कुली की भर्ती नहीं की जा रही है? तो आप क्या करते होंगे? लिहाजा मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि इसकी तरफ भी ध्यान दें और इन कामों को जल्दी करवा दें। रिजर्वेशन का पता चल सके और आजमगढ़ का कोटा जरूर बढ़ा दें जब तक कि ब्राड-गेज लाइन नहीं होती। वरना मुझे फिर यही कहना पड़ेगा इनके प्लान पर कि :

"तेरे वायदे पर जिए हम, तो जान झूठ जाना,
कि खुशी से मर न जाते अगर एतबार होता।"

بجے میں اتنا وقت دیجئے کہ آخری سال میں
بہت تھوڑا بچے۔ تب جا کر سمجھ پر یہ
کام ہوتا ہے۔ میرا یہ خیال ہے کہ ریلوے
منسٹری کے اندر پلاننگ اصول کے تحت
ہونی چاہیے اور اب سے اسٹڈی کرنے
۹۷ - ۱۹۹۵ میں یہ کم سے کم ۲۰ کروڑ
۲۵ کروڑ روپیہ تب جا کر ۹۷-۱۹۹۶
میں یہ کام پورا ہو سکے گا۔ اس لیے
میں میں ریلوے منسٹری سے ایک اور
نویدن کرنا چاہوں گا کہ جب تک یہ میٹر
گیج سے براڈ گیج نہیں ہوتی تب تک
شاہ گنج فریب تو یہ اسٹیشن ہے
اگلے بعد بنارس پڑتا ہے۔ اگلے بعد
جونپور سٹی پڑتا ہے۔ اعظم گڈھ
کے لوگ کلکتہ۔ بمبئی اور دلی کافی
آتے ہیں۔ لہٰذا جتنی میٹر گیج بنارس
اور جونپور سٹی اور شاہ گنج سے دلی
کلکتہ اور بمبئی جاتی ہیں اعظم گڈھ
کو کم سے کم ۱۰ - ۱۰ ٹرین بڑھا دیا
جائے۔ میں نے ایک چٹھی چٹھی
لکھی تھی۔ اس چٹھی کے جواب میں

یہ آیا کہ گورکھپور دادو میں دو دو
گاڑیاں ہے لیکن وہ بھی پورا نہیں
ہوتا تو گورکھپور دادو ٹرین کم سے کم

†[ ] شری محمد مسعود خان (اتر پردیش):
محترم۔ سب سے پہلے تو میں ریلوے
منسٹر کا شکریہ اس بات کا ادا کرنا
چاہتا ہوں کہ شاہ گنج اور منسوجو
میٹر گیج تھیں انکو براڈ گیج کرنے
کی ویو سنتھا میں انہوں نے کچھ منسوجو
اور کام کیا ہے۔ ہمارا ۲۷ اپریل
کو ایک سوال تھا جسکی پیلمنٹری
ہینس آپ کے اسکیم انہوں نے یہ کہا
ہے کہ ۱۹۹۴ - ۱۵ میں ۲۰ لاکھ روپیہ
دیا ہے۔ ۹۷ - ۱۹۹۵ میں ۴ کروڑ
روپیہ دیا ہے۔ ۳۸ کروڑ کچھ لاکھ
کا پلان ہے۔ ساتھ ہی ساتھ انہوں
نے یہ کہا کہ یہ کام ۹۷ - ۱۹۹۶ میں
پورا ہو جائے گا۔ مائنر پلاننگ
کا معمولی طالب علم بھی یہ بات جانتا
ہے کہ اگر کسی کام کی پلاننگ پلاننگ
۳ سال کی ہے اور پہلے سال ۲۰ لاکھ
روپیہ۔ دوسرے سال ۴ کروڑ روپیہ
اور تیسرے اور آخری سال ۳۸ کروڑ
دیئے جائیں تو یہ اس منسوجو کی

پلاننگ ہے کہ وہ سمجھ بوجھ کام نہ ہو۔ اگر
بوجھ کام ہونا ہے تو پلاننگ کا اصول یہ
ہے کہ پہلے سال منسٹر آپ کم دیجئے۔ لیکن

†[ ] Transliteration in Arabic script.

اب سپلیمنٹری اور ایکسٹرا گرانٹس (ریلوے) ۱۹۹۴-۹۵ پیش کیے جائیں گے جو ۱۱ اور ۱۲ گروپس کے لیے ہیں۔ وہ پورے ہو چکے ہیں۔

منتری محمد مسعود خان: محترمہ میں اپنی بات پوری کرتا ہوں۔ تو ہم لوگوں نے ایک چٹھی لکھی تھی ریلوے منسٹر کو کہ صاحب جو قریب تر ریلوے اسٹیشن ہے شاہ گنج سے دو میٹر ہیں جاتی ہیں۔ ہفتہ میں تین دن۔ ایک اور چار دن ایک پرانی دلی سے جاتی ہے۔ بڑی مشکل سے ہم لوگوں کو یہاں آنا ہوتا ہے۔ تو اس چٹھی کا جواب انہوں نے یہ دیا کہ لائن خالی نہیں ہے۔ پھر دوسری چٹھی لکھی کہ آپ غازی آباد سے نئی دلی کو لیجئے۔ نئی دلی سے پرانی دلی ہوئی۔ میری پیش گذارش ہے ریلوے منسٹر سے کہ وہ اس پر خیال کریں۔ یہ جتنی ٹرینیں شاہ گنج سے آتی ہیں یا اودھ آتی ہیں یہ ٹرینیں کافی لیٹ ہوتی ہیں۔

اور میں ایک موٹا اصول بنا دوں کہ ہم لوگ مسلسل دو دن سے گاڑی چلاتے۔ تو اس گاڑی اور ڈرائیور کو جبرن ویٹا کرنے

۱۴ - ۱۲ گھنٹے سے لے کر زیادہ سے زیادہ ۱۶ گھنٹے تک وہ لیٹ رہتی ہے اور کوئی بھی آدمی اس سے سفر کرنا مناسب نہیں سمجھتا۔ میرا آپ سے یہ اندرود ہے۔ یہ اپیل ہے کہ ان لوگوں کی کٹھنائیوں کا پورا خیال رکھتے ہوئے کوئی بندوبست کیا جائے۔ ایک چیز ہم اور سب لوگوں نے ریلوے منسٹر سے بھی کہی تھی اور میں نے ایک چٹھی بھی لکھی تھی کہ قریب تر اسٹیشن جونپور شاہ گنج ہے۔ "مدر آف آل" ... صاحب یہ کیا بات ہوئی۔

اب سپلیمنٹری اور ایکسٹرا گرانٹس (جنرل سروس) "بجٹ" (ریلوے): جو نمبر ۱ الاٹمنٹ تھا وہ ختم ہو گیا۔

منتری محمد مسعود خان: ہیش نہیں۔ ایسا نہیں۔ جتنا اپیندر جی کو نام ملا ہے۔ آپ ریکارڈ دیکھ لیجئے۔ اتنا نام میں بھی لوں گا۔

یہ کوئی بات ہے کہ ایک ہی اسٹیشن کے آدمی کو کسی کو آپ ۲۰ منٹ دے دیں اور کسی کو دو منٹ کے بعد گھنٹی بجا دیں۔

†[] Transliteration in Arabic script.

وہ مر گیا اور سال دو سال سے میں اپلیکیشن دے رہا ہوں تو سارن ڈیپو دو دو سال میں آکر دیکھ جاتی ہیں۔ میرا منتری ہونے سے الزام یہ ہے کہ وہ ڈائرکٹ کر دیں۔ پڑوسی والوں کا جواب جو سب سے بڑا اچارج ہے انکو نہ ہر الماری کھول کر دیکھ لیں کہ جہاں پرانی فائل پڑی ہوئی ہے اور جو انکا اچارج ہے انکو بالکل سسپینڈ کر دیں۔ دو چار اگر سسپینڈ ہو جائے تو انفارمیشن ورک میں کام ہونا شروع ہو گا۔

میں ایک بات کہنا چاہتا ہوں اور ایک دو منٹ میں ختم کرتا ہوں۔ ریزرویشن ہم لوگ کراتے ہیں اور اسکے بعد بنارس تو ہو رہا ہے۔ جو ٹرین اسکے لئے بیٹھ رہے ہیں نہ جہاں پتہ چلتا ہے اور نہ جو پسنجر گاڑی میں پتہ چلتا ہے۔ وہاں صرف دو منٹ گاڑی رکتی ہے اور کبھی مریض تو یہ پتہ کہنے میں بھی گاڑی چھوٹ جاتی ہے کہ ریزرویشن کسی ڈبے میں ہے۔ اور کسی میں نہیں ہے۔ کم سے کم یہ پتہ چلے کہ ریزرویشن ہے یہاں سے پتہ چل جائے یا جو ریزرویشن لسٹیں دے دینا چاہیے۔ کیا سکتل دینا کافی نہیں ہے۔ بار بار اناؤنسمنٹ ہونا چاہئے اور تب جا کر وہ گاڑی چلاتے ہیں۔

ایک چیز اور میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں۔ بہت بہت شکریہ کہ آپنے اے۔سی (سیکنڈ) اور اے۔سی (فرسٹ) میں الٹوں نے بیڈ رول فری کر دیا۔ لیکن جیسے ہی گھنٹے دو گھنٹے پر لکھا رہتا ہے کہ ہمارے پاس اتنا ہی بیڈ رول ہے۔ اب وہ یا قسموں میں لڑائی ہوتی ہے۔ اس واسطے کہ جبتک بیڈ رول فری ایشو تھا تب تک لوگ کچھ لاتے تھے۔ لیکن جب سے فری ہو گیا میرا آدمی یہ سمجھتا ہے کہ اب تو فری بیڈ رول ہے۔ یہ کام اچھا ہے۔ لیکن اس کے ساتھ ساتھ جتنے بیڈ میں اتنے کم سے کم بیڈ رول بھی پروولائڈ کرنے چاہئیں۔

ایک چیز اور نوٹ کرنی ہے۔ جو ہم لوگوں کو شکایت کرنی پڑتی ہے کہ آدمی آتا ہے اور کہتا ہے کہ صاحب میرا باپ۔ میرا خلاف ریلوے میں ملازمت کرتا تھا

†[] Transliteration in Arabic script.

†[] Transliteration in Arabic script.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN: (Assam): Mr. Vice-Chairman, Sir, this is the fifth consecutive Railway Budget presented by the Minister in the House. Every year, we discuss the Budget and we, being the Opposition Members, criticise it, and the Government also ignores the suggestions made by us.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): You change it.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN: Sir, as a person coming from the North-Eastern Region, I am disappointed over the fact that in the Budget, no specific interest has been shown for the improvement of the railway network in the North-Eastern Region.

Everybody knows that this region is almost a forbidden area, quite aloof from the mainland. It is easier to proceed to Bangkok or Hong Konk or Singapore from the North-East than to visit Delhi. The people of the North-East have to cross so many hurdles to come to the national capital. It is easier to proceed for a week-end holiday to the Far-Eastern metropolises like Hong Kong, Singapore and Bangkok from the North-East than to come to the national capital. The people are prepared to proceed to these areas than to Delhi because of the hurdles involved.

Is it a concerned effort on the part of the Government of India that this region should remain cut off from the mainland and the politician can continue to pay lip-service and shed crocodile tears for the development of this region? May I ask the hon. Railway Minister as to what are the reasons for the Railway Ministry not acting on the recommendations of the Ministrial Sub-Committee constituted by the Prime Minister to study the problems of the North-Eastern Region soon after assuming power in

19917 Eighteen Central Ministers were sent to the North-East, but not a single recommendation made by them was included in the Railway Budget. Is it not a calculated exercise to hoodwink the people of this region?

Time and again we have pointed out in this House that Assam is a flood-prone State and for that therefore, there should be a comprehensive master plan to control the floods. The only road link between Upper and Lower Assam is breached for miles together, causing untold misery to the travelling public. This also badly affects the supply of essential commodities. The only link which remains is the NF railway line. That too is, sometimes, swamped by the flood waters. That is why we have been demanding proper augmentation of the railway network, but no attention has been paid by the mandarins sitting in the Rail Bhavan at Delhi.

Sir, much importance has been given to the other parts of the country by the Railway Ministry and there is a calculated neglect of the North-East. This is apparent when one goes through the Budget proposals and estimates for the current year.

Every year, the Railway Minister announces the introduction of new trains in respect of the other region, but he has failed to do so in the case of the North-East.

Sir, the Committee on Expansion of Railway Network, appointed by the Planning Commission, has recommended that overriding priority should be given to the strengthening of the four corridors, namely, the New Coal Corridor, the North-South Corridor, the Central India Corridor and the North-East Corridor. But the mandarins sitting in the Rail Bhavan—I repeate-have not taken any follow-up action on the recommendations made by this high powered Committee Since a long time even before the present Government came into power we have heard that some new schemes for our region were to be taken up by the Railways but till todate not a single project has been completed in the North-Eastern region. The 14.5 km. Dudhnoi-Depa new line is one of them. The much publicised Jogighopa-Gauhati line including the Brahmaputra Bridge at Jogighopa is another example. Originally this project was scheduled to be completed by 1994 but now it has been pushed back to 1997. The quantum of progress made so far and the speed of progress would indicate that it will not be completed even by 1997.

Will the Minister tell us why the construction work of this project has suddenly stopped?

Another line is the Amudi M. G. Tuli 14.65 km. line which was completed in 1990 but the line has not yet been opened.

The Lumding-Dibrugarh gauge conversion work is in progress at such a speed that it cannot be completed by 1997 as scheduled.

While the Government has decided to have unigauge on all the routes what is the reason for making new surveys for metre-gauge lines for Kumarghat-Agartala and Mukkong Selek-Passighat routes?

Now I would urge upon the Government to consider the following points positively. My friend, Mr. Majumdar has already mentioned about one of these.

Since long we were demanding for creation of a Divisional Headquarters at Rangya. Hundreds of memoranda and representations were submitted

to the respective Governments but with no result. The Government should come out with a clear decision on this long-pending demand.

Number two the people of upper Assam and Arunachal Pradesh are demanding a fourth bridge over the Brahmaputra at Bogibil near Dibrugarh. Confusing and contradictory reports have appeared periodically about the decision of the Government. Here also I demand a specific decision by the Government about this proposed bridge.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please be brief.

SHRI BHADRESWAR GOHAIN: Sir much importance has been given by the Railways for introduction of long-distance elite trains like the Rajdhani and the Shatabdi Expresses These are for elite passengers and for long-distance movements. But no attention is being given to short-distance daily commuters petty hawkers, school and college students and small businessmen who are to move daily about ten to fifteen kilometres for their daily livelihood or for attending their classes. They are being completely neglected. I request the Minister to introduce more local trains between Tinsukhia and Dibrugarh Tinsukhia and Mariani, Mariani and Lumding, Lumding and Gauhati and more shuttle trains between Gauhati and Nalbari and Gauhati and Bongaigaon.

Although the Rajdhani Express has been introduced from Gauhati last year, of course weekly, the North-East Express till last year was our elite train for the North-East. It is almost out of service now. Inordinate delay and constant cancellation are a regular feature of this once elite train. The other two trains the Avadh-Assam Express and the Brahmaputra Mail are also not running regularly. Some times they run more than ten to twenty hours late and the in-train facilities are horribly shocking. There is no pantry car, no water and no lights in the trains. Will the Minister minutely hear these points and respond to my queries about these trains in the North-East?

The people of the North-East are always feeling neglected and cheated by the Centre. Let the Railways start healing the wounds of the North-East by paying due attention to this region. Injustice to any community group or State must be remedied as soon as it is found out. There must be no political motivation to solve any issue in a manner as to yield political dividends. We should remember that the 1983 election in Assam which cost about 5000 lives. It should also not be forgotten that every act of injustice and neglect creates a body of "angry young men" who have ideological fervour apart from motives of adventure and excitement. Subsequently these angry young men may turn into insurgents. It will become very difficult to tackle them afterwards. The Centre should be serious towards the problems of the North-East If not worse and dangerous days are ahead and it will be impossible to tackle the problems by bullets and barrels

DR. B.B. DUTTA (Nominated): Sir, while I share some of the points already raised by the two hon. Members from Assam, I too also come from the North-East and I share their concern and urge upon the Railway Minister to do whatever is possible for the sensitive and backward North-East. However, I would not like to repeat those things, but would confine myself to certain observations about the health of our railway system. Ours is the second largest railway system in the world

and the role the Railways play in the economy of India and the massive developmental efforts that we are making is very important and is too obvious to be stressed.

I find that the figures that are available give us some dangerous signals. For example, there is a continuous fall in the Budgetary support to the Railways. In the Sixth Plan it was 75 per cent; in the Seventh Plan it was 42 per cent and in the Eighth Plan it was 20 per cent and in the current Plan i.e. 1995-96, it is 15 per cent. We see that there has been a declining Plan allocation for the railways. Of the Plan allocation to the transport as a whole, the percentage share of Railways is on the decline. It was 11 per cent in the First Plan, 15 per cent in the second Plan, 15 per cent again in the Third Plan, 8 per cent during the Plan Holidays, 6 per cent in the Fourth Plan and the Fifth Plan, 6 per cent in the Seventh Plan and the same in the Eighth Plan. In the current Plan it is again 6 per cent. So, I find there is a declining Plan allocation. Coupled with this we have the rising social costs for obvious reasons. All these have compelled the Railway Ministry to take recourse to market borrowings which is increasing its debt burden.

I must remind the Railway Minister of his own statement that the strain of borrowing capital at high cost should be minimised because possibly we might be landing into a very serious debt trap. Against these background factors let us see what is the prodctivity of the railways. I find again there is a very disturbing picture. For example, net wagon kilometre, which jumped from 1986 in 1981 to 1453 has been stagnating at the 1989 level from the last five years. The wagon turn-around, which was in the region of 11 days in 1951, is currently at more or less the same level. Then there have been cuts and cuts in wagon procurement programmes and that has of late seriously affected the wagon industry. The figures of wagon procurement programme will speak for themselves. In 1992-93, it was 26,129, in 1993-94 it was 19;649; in 1994-95 it was 12,000 and in 1995-96 it is again 12,000. So, this is a very disturbing trend. All there are causing a decline in the productivity. Then there are other factors connected with the earnings of the Railways. Railways are losing freight and passengers to roadways. Rail-road competition is as old as ever,, but if there is competition then there is also complementarity in rail-road relationship. But the performance of the Railway does not reflect that between the two systems. I find in 1951, the Railways were carrying 89 per cent of the total freight as against 11 per cent by the roadways. In 1991 after 40 years of planned development, the railway's percentage came down from 89 per cent to 44 per cent, while that of the raodways went up to 56 per cent and this trend more or less persists. This is very disturbing trend. Then, look at the revenue earning goods freight traffic, ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please conclude now.

DR. B. B. DUTTA: The time at my disposal is less and there are a number of points I wanted to say. Anyway, I find the picture is very gloomy in the sense that we cannot talk of real development of the railway system unless we make investments in those areas the thrust areas, which should be identified, which can make the system healthy so that it can cope with the demands from the railways in the coming years. For that purpose we have to identify those areas. We have gone in for economic liberalisation. We are expecting massive investment in every sector of the economy. The railways way system unless the thrust areas, which should be identified, which can we make investments in those being such an important infrastruc-

ture in the whole economy, it has to cope with the demands. Now, the internal accruals of the Railways are also dwindling because the investment has been so much less, towards passenger amenities. Obviously, the earnings from the passenger traffic are also dwindling, except in 1994-95, when there has been a little increase. During 1995-96, there will be an increase we are being told, of seven per cent which other factors do not corroborate. So, what I am just emphasising is that it is high time-faced with dwindling budgetary support, less Plan allocation, rising social costs and declining productivity of the Railway assets—that we tried to recast our priorities, restructure the capital base of the Railways and see that investment takes place in the priority areas, particularly in Research and Development. This should be very much emphasised. In the age of ongoing technological revolution, we cannot neglect it. We must see that and we must plan for that keeping in mind the next 25 years, so that we can cope with the rising demands on Railways.

Mr. Vice-Chairman, as a student of Economics, I have prepared a lot of points and collected a lot of figures but there is no time to mention these. The question is, the trends are not very good. In the short time, Jaffer Sharief Sahib has done very well. He has added 468 trains and 267 extension line services. He has given so many things. But these things are not going to help us, if we do not become very, very strict in patterning our investment; otherwise, we will be in a deep crisis. At present we are having a financial crunch. I feel that we are heading for a financial crisis. He should not submit to the pressure grops or the leaders from this corner or that corner of the county or even from some Members of Parliament, with the exception of the sensitive and backward areas like the North-East and Jammu and Kashmir, for which he may have a special consideration. Even going in for gauge conversion or electrification, no cost benefit study has been made. As a result of that we might have incurred investment in areas where the return is not at all healthy. This thing should be avoided; otherwise a deep crisis will be lying ahead of him. Thank you, Mr. Vice-Chairman.

SHRI JAGMOHAN (Nominated): Mr Vice-Chairman, Sir, I would like to mention a few points which have not been mentioned here. Therefore, I would be very brief. I also understood your hint.

The main point which I want to raise is that there are abot 7000 railway stations is being properly looked after. For every railway station, I believe there should be a proper development plan and there should be expertise in the Railway Ministry which handles this. In fact, whatever vacant land is available, it should be exploited for commercial purposes. That is not the way of solving the problem because there must be zoning of regulation for all the areas and redevelopment plan for the Railway complex should be properly drawn and standard for parking, circulation and all those things should be fixed. Now, wherever you go there is so much congestion. In fact, whenever you travel by rail and come to the city, the first impression you go through is defecation all along the railway line and you get all the dirty smell. Why should it happen? Because the railway stations are not being planned properly at all and their surroundings are not being planned properly. And just a small place is left. No area is there for the coolies and the service personnel who work in the Railways. There is no proper planning at all. No trees are being planted properly. No landscape is being done. It gives a very ugly presentation, so much so, even hoardings are so congested and so bad looking and the lighting arrangement is also not good. I

think for this there should be a separate law or there should be an amendment in the Railway Act so as to provide norms for the development of the railway stations, particularly in the metropolitan areas.

The second point which I have been hearing and the Railway Ministry is also now trying to develop is air space. For God's sake, don't do that because there is already too much of congestion in the metropolitan areas. If you are tempted to exploit the land and space, you will be creating a problem for the rest of the cities. In fact, the Railway must integrate it with the development of the proper city as a whole. They should not look at their problems in isolation. Whatever areas they have got, they should integrate it with the overall plan of the area because te Railways are not something which are existing in isolation. It is a part of the city and the city's landscape. And the open areas all along should not be built upon because that will create problems for further expansion and laying of railway lines. Only special types of trees should be planted there to give the place a proper look. That will also prevent encroachment on these railway lands.

The second point which I have is with regard to the Jammu-Udhampur line. That line should be extended to Srinagar. It has already taken 13 years to have a small line from Jammu to Udhampur. It is not yet complete. And, I think, in spite of the promises made, it will take at least seven or eight years more even to complete this. This is what I think looking at the pace at which it is going on. It makes no sense to make small contributions. You must have a project and if you want to attain a higher productivity the project must be completed so that it starts yielding results. There is no use making small budgetary allocations and expanding them a little. I would suggest that they must complete this area immediately. In view of the importance of the area, they should make full provisions. They should have a separate division with a Chief Engineer for expanding it up to Baramulla, or to implement whatever schemes they have, so that the concept of 'Kanyakumari to Kashmir' is realised in railway terms also.

Then, we have this Katra, Jammu. Katra, as you know; is now the base point for pilgrimage to Vaishnodevi. Previously, 3-4 lakh people used to go to vishnodevi annually. Now, after the reforms have been carried out, about 40 lakh people go there. If a railway line is there. it will make a lot of facility to the people going there. They can travel directly to Katra by this train and this will save a lot of botheration as well as time for them. The road traffic will also be reduced. At these places, also, the Railways must construct railway rest houses for which they can charge on the daily-payment proposition. This should be planned in advance whenever new railway lines are proposed.

The last point I want to make—I can see your impatience—relates to productivity. My friend has mentioned it . I do not want to elaborate. My view is, you must give the Railway Board full autonomy in the real sense of it so that they can take decisions which lead to the attainment of a higher productivity. If we take populist decisions, naturally, the productivity will be low in the Railways as such. If a road is uncommercial and we go on insisting upon that, it will be counter-productive in the overall analysis. You may lay the foundation-stone and show the people. But then, the Railways will not be able to complete it because the resources just do not exist. I suggest that the original concept of giving full autonomy to the Railway Board should be there. And we should not be pressurising from day to day, but we should control it through policy directions.

These are the three points which I wanted to make Thank you very much.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Singla. Please be brief.

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA (Punjab): Mr. Vice-Chairman, Sir, I wish the Railway Minister was here. I suffer from a great dilemma whether I should speak or I should not. If I speak, people in my area tell me "For the last three Budgets, you have been speaking on this and nothing comes out", and I am being viewd as a useless Member of Parliamet. If I do not speak, they abuse me and say, "You do not open your mouth and you do not speak out our problems and demands". What do I do in this kind of a situation? Budget after Budget, on three Budgets, I have spoken. Similarly I will be speaking, even without their asking, the same thing. It, perhaps, will be boring to our Railway Minister to hear me on the same thing each year. But this is practically going on in both the Houses. From the State of Punjab, in 50 years and for 10 Houses, perhaps, 200 Members have come to Parliament and have spoken the same thing in the two Houses. But not a single inch of new railway line was given to Punjab. Is this Railway Budget one which I should welcome? Mr. Vice-Chairman, Sir, you may tell me. You are experienced and you have been representing your State. This is the tragedy with my State. And this is a tragedy with my State. I know that and I certainly do not agree with my hon. colleague, Mr. Jagmohan, who recently spoke about the commercial viability of railway lines. What I want to say is that railway is not an industry; it is an infrastructure, and I if I tell the history of other countries where the rail/road transportation has revolutionarised the economy, and if you produce in excess of your demand, you can progress tremendously. It has a potential to revolutionise the economy, generate more jobs, generate more income and wealth. I am not convinced by the view of my Marxist colleagues who normally task of not disinvesting in the public sector undertakings. They are not interested in the generation of new jobs because they are interested in protecting the existing unproductive jobs only which have been created scondalously in the public sector, and you and I know that. My point is, investment in the railways has to be viewed in terms of infrastructure, not in terms of industry. If you invest a sum of Rs. 5,000 crores in the railways, it will certainly generate four or five times the existing jobs, and jobs not for people, who are produced in the St. Stephens or the Presidency College at Calcutta, but for people who are *dalits*, who are poor. That would be the job-generation about which I am worried. You are worried only in those jobs where the trade unions protect your interests, not the other way round. So, you are interested in the existing jobs only. ...*(Interruptions)*... Sir, I will take one or two minutes. I am only repeating my demand, what I said earlier. I am not going into other issues. I do like to congratulate the Railway Minister who has done an extremely good job in exteding the railway lines to others areas.....

AN HON MEMBER: Except Punjab.

SHRI SRUNDER KUMAR SINGLA: To other areas, not to Punjab. Of course, he has introduced certain new railway services. ...*(Interruptions)*... Thank you very much, Sir, the hon. Minister has come to hear my old voice. Sir, I would like to repeat for the information of the hon Minister all that I have advocated, let the Railway Ministry be given more funds—I am saying funds from the disinvestment of the

public sector. Funds to the tune of **Rs. 5,000 crores** be given to the Railway Ministry so that the Railway Minister meets all the demands of providing new railway lines, and it will help in generating income and jobs for the poor people. ...(*Interruptions*)... I will finish in a second, Sir. I am just repeating what I said earlier and I am just repeating what I had said in my speeches on the last three Budgets. I said, I belong to Patiala district and Samana is my hometown which is just 30 kms. away from Patiala and a demand had been rasied. I told the hon. Minister that my grandfather, whose photograph I showed last time, came in a Congress delegation and presented a case to Pandit Jawaharlal Nehru for having a new railway line. Then my father came. He was a small office-bearer of our District Congress Committee. He came over here and made this demand to Indiraji and I am third generation asking for the same.

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: You wait for another Prime Minister.

SHRI P. UPENDRA (Andhra Pradesh): His son will present.

श्री महेश्वर सिंह : शायद आपके पुत्र को भी यही काम कराना पड़ेगा ।

SHRI SURINDER KUMAR SINGLA: I hope so. The hon. Minister has promised me... (*Interruptions*).. He has promised me all the three times of course, outside the House. He said very emotionally that this demand needed to be examined and surveyed. I said, "Hon. Minister, the survey was conducted in 1974-75". It is not one survey. Survey of that particular line had been sanctioned four times. But it was not acted upon. Only half-an-hour back the hon. Railway Minister promised that he would announce something and I am waiting. I will be extremely grateful if he does that and does meet the demand. I will not take much time. I would certainly say one thing in the end that Railway is not an industry. Let it not be considered in commercial terms. It is an infrastructure that leads from growth to growth. If you look at the history of infrastructure in any part of the country, in any part of the world, you will find that it has done tremendous job in accelerating growth and that would be the real help to the poor people of this country.

श्री नरेश यादव : (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं सब से पहले माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं । उन्होंने उत्तर पूर्व के लिए, नार्थ ईस्ट के लिए राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन चलाने की स्वीकृति दी है और साथ ही साथ मैंने जो पिछली बार सदन में कहा था बिना आरक्षण वाली रेल गाड़ी बिहार में चलाने के लिए, वैसी दो गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है जिसमें एक अमृतसर से बरौनी तक का है । मेरी यह मांग है कि उसे कटिहार तक बढ़ाया जाए क्योंकि वहां से भारी संख्या में मजदूर कटिहार, पूर्णिया, सहरसा, मधेपुरा क्षेत्र से दिल्ली और पंजाब रोजी-रोटी कमाने के लिए आते हैं, । दूसरा मैं सिर्फ सुझाव देना चाहता हूं । आप एक्सप्रेस ट्रेन में और पैसेंजर ट्रेन में ब्रेकवेन लगाते हैं, लगेजवेन लगाते हैं । मैं माननीय मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूंगा कि उस ट्रेन में आप ए० सी० वैन की व्यवस्था कर दें जिससे फल और सब्जियां आदि वहां से विभिन्न हिस्सों में जा सकें और किसान और मजदूरों को लाभ हो सके । बिहार का कटिहार जिला और पूर्वी हिस्से में केले का सब से अधिक उत्पादन होता है, भुसावल की तुलना में सब से अधिक केले का उत्पादन इस क्षेत्र में होता है लेकिन इस केले को ढोने के लिए कोई व्यवस्था नहीं है । वहां पर रेलवे की तरफ से अगर ब्रेकवेन की व्यवस्था कर देते हैं तो बहुत बड़ी आमदनी हो सकती है और जल्दी से जल्दी रेल द्वारा फल और सब्जियां अन्य प्रदेशों को जा सकती है तथा किसान इससे लाभान्वित हो सकते हैं । अन्त में मैं एक बात की ओर आपका ध्यान दिलाना चाहूंगा । एक गाड़ी चलती है नार्थ ईस्ट के लिए, इस गाड़ी के बारे में मसूद साहब ने भी जिक्र किया था, इस गाड़ी में ए० सी० में 45–46 बर्थ रहते हैं । 5621 नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस में सिर्फ 15 बेड रोल दिये गए,

यह में आपको बताना चाहता हूं। यह 1-5-95 की घटना है। मैंने कहा कि ऐसा क्यों, मुझ को लिखकर जवाब दो। मैंने लिखित मांगा तो मुझे उन्होंने लिख कर दिया वह यह है। श्रीमान् जी, आपने बिस्तरों के बारे में ब्यौरा मांगा है, वह लिख कर दूं। मेरी ड्यूटी गोहाटी से नई दिल्ली तक ए. सी. टू टायर कोच नम्बर, 6074 पर लगाई गई है। मुझे एस. एस. गोहाटी से 15 यात्रियों के लिए बिस्तर दिया गया जो कि गोहाटी से न्यू जलपाईगुड़ी तक के लिए दे दिया गया है। बिस्तरों का ब्यौरा यह है ए. के. सिंह के दस्तखत हैं जो कोच अटेंडेंट है। यह कटिहार में 1-5-95 को लिख कर दिया गया है। माननीय रेल मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूं कि यह हाल है कि 45-46 सीटों के वर्थों में आप देते हैं 15 ब्लैंडरोल। कैसे लोग आएंगे।

दूसरी जिस समस्या की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं वह यह है कि जो किसान अपना माल भेजते हैं—उदाहरण के लिए खास तौर से मैं कहना चाहता हूं कि महानन्दा एसप्रेस में बड़े पैमाने पर मखाने को लादा जाता है वह मखाना फिर लौटकर कटिहार से कटिहार ही चला जाता है। माननीय रेल मंत्री जी को इसके लिए एक पत्र भी दिया गया है। उसकी एक लाइन मैं पढ़ना चाहता हूं। देखिए, श्रीमन्, जो माल कटिहार से बुक किया जाता है 4083 अप महानन्दा में वह माल गंतव्य स्थान पर न पहुंचकर दिल्ली होते हुए पुनः कटिहार आ जाता है। यह रजिस्ट्री के द्वारा माननीय मंत्री जी को भेजा गया है। यह हाल है आपके गुडस के आने और जाने का। माल पहुंचना जहां है, लेकिन जहां से लादा गया है फिर वहीं बैक हो जाता है। इस व्यवस्था में सुधार लाइए।

साथ ही साथ कम से कम एक बोरी पर 15-20 से 25 रुपए करके पार्सल बाबू लेते हैं। इन लोगों का लेना तो बंद कर दीजिए। तबाह है। जो यात्री सामान का लदान करवाते हैं वे तबाह हैं। पैसा न दो तो माल पहुंचाएंगा ही नहीं। दिल्ली का माल बनारस, बनारस का माल इलाहाबाद, पहुंचेगा।

संक्षेप में, मैं सिर्फ उपसभाध्यक्ष महोदय पढ़ देता हूं, ज्यादा समय नहीं लेना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, महानन्दा एक्सप्रेस चलती है कटिहार से, इसको आपने दो भागों में बांट दिया है। एक को एन०जी० पी० चला दिया है। दूसरी कटिहार से दिल्ली तक के लिए है।

मैंने बार बार आग्रह किया है, इस सदन के माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान आकर्षित किया है कि जो यात्री महानन्दा के साधारण डिब्बे में चढ़ते है उनके साथ जानवर सा व्यवहार किया जाता है। बाजाप्ता टिकट रहने पर भी उनके साथ दोयम दर्जे का भेद-भाव किया जाता है। उनसे पैसा लिया जाता है जी. आर. पी. के द्वारा कहा जाता है कि तुमको ऊपर की सीट देंगे तो 40 रुपए लगेंगे, बगल वाली सीट देंगे तो 20 रुपए और फिर बीच की सीट पर 10 रुपए। इस तरह उनसे पैसा लिया जाता है—मजदूरों से। आपने मजदूरों का इतना ख्याल किया है तो थोड़ा और ख्याल कीजिए कि जो मजदूर बड़ी संख्या में बिहार से दिल्ली और पंजाब आते हैं जो आप बिना आरक्षण वाली गाड़ी चला रहे हैं उसको आप कटिहार से दिल्ली तक बढ़ा दीजिए या नहीं तो जो गाड़ी अमृतसर से बरौनी चला रहे हैं उस गाड़ी को कटिहार तक बढ़ा दीजिए तो बड़ा कल्याण होगा।

साथ ही अंत में कहना चाहता हूं कि आप डी. एम. यू. ट्रेन चला रहे हैं। हमारे बिहार का सबसे अंतिम हिस्सा कटिहार मंडल है, वहां से सोनपुर मंडल, एन. ई. और एन. एफ. दोनों का जो मिलन स्थल है कटिहार और सोनपुर के बीच में एक डी.एम.यू. ट्रेन चला दीजिए जिससे कि राजधानी आने वाले लोगों को बड़ी सुविधा हो जाए।

माननीय मंत्री जी एक और बहुत छोटा सा काम है। माल 33 किलोमीटर है इससे गुवाहाटी का रास्ता बिल्कुल शार्ट हो जाएगा। कटिहार से मुकुलिया 33 किलोमीटर आर एम. जी. से बी. जी. आप कन्वर्ज न कर देते हैं जो गुवाहाटी आने वाले, नार्थ ईस्ट जाने वाले यात्रियों के लिए बड़ा सीधा रास्ता हो जाता है। यह हमारी मांग है।

अंत में कहना चाहता हूं आपको माननीय रेल मंत्री जी कि मनिहारी साहब गंज में एक रेल पुल बनाकर – हमारा जो सबसे बड़ा

व्यापारिक प्रतिष्ठान पूर्वी हिस्से का है वह कलकत्ता है—उससे सीधे जोड़ दीजिए। मनिहारी साहब गंज में गंगा नदी पर पुल बनाकर यह आप इतना बड़ा कल्याण का काम कर दीजिए।

आपने मुझे समय दिया इसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद।

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, actually I did not give my name. I am speaking with your indulgence.

I was provoked by a Press report. I want to apprise this House of a breach of properiety. What has happened is this. I want to borrow a few words from Shri Digvijay Singh. He said, यह तो ससद की परिधि से बाहर है। He used very good words. A doubt has arisen in my mind about Parliamentary democracy itself. Sir, when we are discussing the Budget (Railways) in Parliament and when the Railway Minister is making his speech on the Railway budget, contrary statements of the Minister are going outside. That is why I was provoked. I was not here last weekend. I have got a published report about the performance of the Konkan Railways. The Railway Minister in his Budget speech on page 26, para 27, has given an assurance to the House about the finances and about performance. Quite contrary to that assurance given by the Railway Minister, a statement is made outside the Parliament. This again proves what Mr. Digvijay Singh has said:

"आपके नियन्त्रण में नहीं है रेलवे मंत्री जी, आपको इसको सोचना चाहिए। आपका मंत्रालय आपके नियंत्रमें नहीं है यह साबित करना है।"

DR. BIPLAB DAS GUPTA (West Bengal): What was that statement?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: The Railway Minister says that the Konkan Railway will be opened for goods traffic in the second quarter of 1995 and for passenger traffic in December, 1995. But the Chairman of the Konkan Railway says that because of a quarrel that he has with somebody, this will be postponed... (*Interruptions*)...

SHRI VAYALAR RAVI (Kerala): No. He said that the tunnel had become technically non-viable, hence, the delay ... (*Interruptions*)..

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Okay, he may speak when he gets a chance.

SHRI VAYALAR RAVI: The Konkan Railway is doing a wonderful job.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I am not complaining about it. The Konkan Railway is doing a wonderful job. I am only questioning the breach of propriety of this House. This was my point. In his Budget speech, the Railway Minister said that he required Rs. 120 crores. But the Chairman says that they require Rs. 300 crores. I do not know which Budget we have to pass sitting here in the Parliament. He also goes on record saying that he would be going to the banks and would be paying a higher rate of interest of which the Minister himself has said nothing in the Budget. It was this that provoked me to raise this issue.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): Will the hon. Member yield for a few minutes?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: You can clarify it in your reply.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: When we reply to the debate, we may not cover some points and the doubt remains in the minds of the people. So, it would be better if I clear it now. The Konkan Railway project is a major project. It was

sanctioned when Shri Rajiv Gandhi was the Prime Minister. Later, when the Janata Dal Party came to power and my friend Shri George Fernandes was the Railway Minister and Shri Madhu Dandavate was the Finnce Minister and Shri Hegde was the Chairman, Planning Commission, the project was conceived. When we took over, there was no arrangement made for funding the project. In fact, my officials approached me to close the project. It was a project based on equity participation by the respective State Governments and the Centre, that is, the Ministry of Railways. I take pride in saying that somehow or the other we overcome the difficulties with regard to funding and now we are more or less through it. Whatever commitment we had made to this House in the Budget speech is based on whatever we got on the Konkan Railway project. There have been some complaints about its working, about the contract work and jobs and so on and so forth.

SHRI V. NARAYANASAMY: There was complaint from the Goa region.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: The question is that a company was floated to complete this project. I took a lot of interest because the concept could be successfully used in many other areas. This was a new approach. I took personal interest in it. I would like to make it clear that we stand by the commitment that we made through this House to the nation, to the people in general and the people of Konkan region in particular. If there have been technical difficulties, I do understand them. There were complaints. After the High Court judgement, we put some more people on the Board of the Konkan Railway Project.

5.00 P.M.

...so that there is no scope for any complaint and such a major project can have a sound technical advice so as to complete it as quickly as possible. I don't know the source. It has appeared in the newspapers. God only knows the source. Then, it started coming out that the Ministry is interfering. You are now questioning the Ministry. How do I answer you if I don't take care of what is happening in the project? We came into the picture when there was a Court judgement, when there were complaints from the Members of Parliament and also from the people of the region. I have no doubt, as Mr. Vayalar Ravi has mentioned, that the Konkan Railway is doing a good work. It must complete the project within the time-schedule. I don't think we can permit the Konkan Railway to go on revising its estimates because it is all public borrowing. If we don't complete the project within the time-schedule, because it is funded by borrowed money, it will become economically unviable and we will be defeating the very purpose. I have taken up the matter and warned the management that they should either complete the project within the time-schedule or we would have to find somebody else to complete it and we cannot go on enjoying the luxury of public funds... (*Interruptions*)...

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I will not touch upon the Konkan Railway now. Actually I want the Railway Minister to speak on the Railway Budget. That will help develop the Railways. He should be on this side. What has happened? Everybody, particularly Mr. V. Narayanasamy, has been saying that you have taken everything to Karnataka. But, Mr. Mr. Vice-Chairman, has neglected his own home-town. I think an opportunity should be given to him to speak .. (*Interruptions*)..

SHRI V. NARAYANSAMY: Mr. Vice-Chairman, he has dragged my name into this. Therefore, I would like to make the record straight. Let him compare the broad gauge line that has been given to Karnataka and

Tamil Nadu. Karnataka and Rajasthan got the highest quota. Tamil Nadu was totally neglected and the Minister has given only Rs. 18 crores. I had to offer this explanation because Mr. Hanumanthappa had dragged my name into this matter.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu): It is true, Sir, I support Mr. V. Narayanasamy ..(*Interruptions*)...

SHRI JAGESH DESAI (Maharashtra): *It is a exaggeration.* ...(*Interruptions*)...

SHRI V. NARAYANASAMY: This is what the reality is. One more point I would like to make is ...(*Interruptions*)...

SHRI S. K. T. RAMACHANDRAN (Tamil Nadu): What Mr. Narayanasamy says is hundred per cent correct.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: Sir, every thing was diverted to Karnataka.

SHRI V. NARAYANASAMY: The Minister is being hijacked by the Karnataka MPs. They are hijacking him.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Narayanasamy, please take your seat.

SHRI V. NARAYANASAMY: Let us compare the broad gauge line that is in Karnataka and Tamil Nadu. This is one point. The second point is that Madras ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please sit down.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, should I sit down?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Yes.

SHRI V. NARAYANASAMY: You dragged my name which compelled me to speak. Otherwise, why should I interrupt you? You take Bangalore, you take Calcutta and you take Bombay. Compared to all these cities. Madras is the oldest city. Between Bombay and Madras, there is only one broad gauge line which has been completed successfully by the Railway Minister. Apart from that, under the metro railway system, this year the Minister has allotted Rs. 18 crores. They say that the Luz Corner and Paris project will be completed now. So far, Tamil Nadu has been totally ignored, neglected and this has been taken advantage by other political parties. Therefore, I would like to bring it to the notice of the hon. Minister and request him to pay attention to this injustice because the Members of Parliament from Tamil Nadu have made it very clear ... (*Interruptions*) ...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, Shri Virendra Kataria.

SHRI S. K. T. RAMACHANDRAN: Even in the introduction of new trains, what has happened to Madras, the fourth biggest city, the fourth metropolitan city in the country?

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: They shifted the Southern Railway Office itself to Bangalore.

SHRI V. NARAYANASAMY: They shifted the office of the Southern Railway from Madras to Bangalore. They have shifted it at the instance of Mr. Hanumanthappa. ...(*Interruptions*)...

SHRI S. K. T. RAMACHANDRAN: Sir, Madras is the fourth largest metropolitan city in the country ...(*Interruptions*)... it was neglected ...(*Interruptions*)... and he

chose Bangalore to be connected with Delhi... (*Interruptions*). Not only that, now he extended the Rajdhani Express from Delhi to Madras to Trivandrum. .. (*Interruptions*). He is doing so much injustice to Tamil Nadu .. (*Interruptions*)... The Minister is a matured man. We respect him. At the same time he is to be reminded that he is the Minister of Railways for the country, not for Karnataka alone. .. (*Interruptions*).

SHRI VIRENDRA KATARIA (Punjab): Chairman Sahib...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Yes, Mr. Karma .. (*Interruptions*).

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBHI: I have your attention please. (*Interruptions*)

SHRI S. VIDULTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): Sir...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): I have named Mr. Kataria. I will can you.

श्री वीरेन्द्र कटारिया : मिस्टर वाइस चेयरमैन साहब, मैं आपकी मार्फत रेलवे मिनिस्टर साहब से सिर्फ एक बात पूछना चाहता हूं कि 50 साल हो गए हिन्दुस्तान को आजाद हुए, क्या पंजाब में एक इंच भी नई रेल लाइन डाली गई है ? अगर डाली गई हो तो कसमखाने के बराबर है । पिछले 50 साल में पंजाब में कहीं भी एक इंच नई रेल लाइन नहीं बिछाई गई हैं । यह तो पंजाब के साथ ज्यादती

†[شری ویرندر کٹاریہ: مسٹر وائس چیئرمین صاحب ۔ میں آپکی معرفت ریلوے منسٹر صاحب سے صرف ایک بات پوچھنا چاہتا ہوں کہ ۵۰ سال ہو گئے ہندوستان کو آزاد ہوئے کیا پنجاب میں ایک انچ بھی نئی ریل لائین ڈالی گئی ہے اگر ڈالی گئی ہے تو قسم کھانے کے برابر ہے ۔ پچھلے ۵۰ سال میں پنجاب میں کہیں بھی ایک انچ نئی ریل لائن نہیں بچھائی گئی ہے ۔ یہ تو پنجاب کے ساتھ زیادتی ہے ۔

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Balanandan, please speak.

SHRI E. BALANANDAN (Kerala): Sir, the Konkan railway project is progressing more or less in a very good form. Some interested parties want to derail it by making some allegations. These allegations should not be taken seriously. The point is that the finances are being arranged by the Railways to see to it that the project is completed in time. I want that there should not be any kind of attack on the pace of progress that is taking place and that it should not be affected adversely. The Minister should guarantee that this will go through. This is all that I have so say.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Yes, Mr. Hanumanthappa ... (*Interruptions*

†[] Transliteration in Arabic script.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I dor not know why he is raising ... (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please raise your own points.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Sir, I have to meet some of his points also. (*Interruptions*)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, he is not a Minister. Let him make his own points ... (*Interruptions*)

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Parliamentary interventions give life to the debate. You have also done this. Narayanasamy is doing it and I am also doing it. Unfortunately, we are growing Jaffer Shariefs. It is the Parliament that has passed it asking him to convert the meter gauge into broad gauge. Wherever there were the meter gauges, these have been converted. If there were more meter gauges in Karnataka and Rajasthan, those have been converted at the director of the Parliament. If most of the budget has gone to Rajasthan or Karnataka where there was no board gauge, the Parliament's direction is to make it uni-gauge for which we are claiming the credit that we are making it unti-gauge ... (*Interruptions*)

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): What about the other programmes?

SHRI H. HANUMANTHAPPA: That, the Minister will answer. Don't raise this question. Now, the Parliament has given the programme, The Minister is doing it. Actually, my point was that एक्चुअली मंत्रालय इनके नियंत्रण में नहीं, इस बारे में कह रहा था। मंत्री जी एक आश्वाशन मैम्बर पार्लियामेंट को देते हैं, उनका सेक्रेटरी और एक लेटर लिखता हैं और वह सारा हमारे अखबारों में प्रिंट हो जाता है, शिमोगा–टानगुप्पा के बारे में। यह जरा करेक्ट करना है मंत्री जी ने, वहां जो एलान कर रहे हैं। दूसरा, मेरा टाऊन है उसके लिए, सिंगला जी अपने टाऊन के लिए पूछा, ऐसा मेरा टाऊन के लिए मैं रेल का पूछ रहा हूं। हमारे लोगों को हर रोज 164 किलोमीटर लंबा सफर करना पड़ता है। अगर एक डायरेक्ट लाइन ... (**व्यवधान**) ... Everytime I am raising it just like Singlaji is. But the only difference is that my forefathers had not... (*Interruptions*) That is the defference between Mr. Singla and myself. His grandfather, his father and he himself has been representing this and I am the first generation who has come into politics.

AN HON. MEMBER: Your grandchildren will come.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I don't know what the position of railways will be at that time.

So, I have been requesting the Minister for the last two or three Budgets to connect it with Chitradurga and Tumkur which will cut down 164 Kms. of round-about journey. I also want the hon. Minister to take note of this Shimoga-Talguppa thing which you have promised and contrary to which letters are being circulated among the public giving a wrong impression about the elected representatives, and to rectify it.

श्री ईश दत्त यादव : मान्यवर उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारा केवल एक मिनट का निवेदन था। कर्नाटक में और तमिलनाडु में विकास हो रेलवे लाइन बने, हम बहुत खुश होंगे, हम पूरे देश को एक मानते हैं लेकिन कुश्ती में एक "नूरा" कुश्ती होती है जिसमें दोनों मिल-जुलकर लड़ते हैं। तो ये तमिलनाडु और कर्नाटक के लिए मिल-जुलकर लड़ रहे हैं ताकि उत्तर भारत इससे डिप्राइव रहे और हमारी यह शिकायत है ... (**व्यवधान**) ...

श्री हेच. हनुमनतप्पा : अभी आपको सांउथ या द आ रह है? . . . (**व्यवधान**) . . .

श्री ईश दत्त यादव : कि दक्षिण की बजाये उत्तर भारत में कम पैसा दिया जा रहा है बजट में, यह हमारी शिकायत है ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Now, I call Shrimati Sarala Maheshwari. Please, be brief.

श्रीमती सरला माहेश्वरी (पश्चिमी बंगाल) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे सदन के प्राय: सभी सदस्यों ने हिन्दुस्तान के समतापूर्ण विकास में रेलवे की अहमियत को समझते हुए इस बात को माना है कि हमारे रेल मंत्रालय के ध्यान इस बात की ओर जाना चाहिए कि हमारे देश का समतापूर्ण विकास हो। मैं मंत्री महोदय से यह जानना चाहूंगी कि क्या मंत्री महोदय इस बात पर विचार करेंगे कि वे एक हाई पावर कमेटी का गठन करें जिस हाई पावर कमेटी में योजना आयोग हो, आपका रेल मंत्रालय शामिल हों, राज्य सरकार के प्रतिनिधि शामिल हों तथा जन-प्रतिनिधि शामिल हो और यह हाई पावर कमेटी इस बात को तय करे कि कौन सी नई रेलवे लाइन को बिठाना है, कौन सी लाइन को परमानेंट/फ़ीज़ करना है, कौन सी लाइन को टम्पोरेरी फ़ीज़ करना है ? रेलवे बोर्ड या किसी और द्वारा अगर मनमाने ढंग से नई रेलवे लाइनों को बिठाया जाएगा या फ़ीज़ किया जाएगा तो वह इस तरह की असमानताओं को जन्म देगा, शिकवा शिकायतों को जन्म देगा । इसलिए–मैं मंत्री महोदय से अनुरोध करूंगी कि वहशीघ्र ही एक हाई पावर कमेटी गठित करने पर तुरंत विचार करें ।

इसी प्रकार मंत्री महोदय से मेरा कहना यह है कि हमारा रेल मंत्रालय किस तरह यात्रियों के लिए जो जन-सुविधाएं हैं, उनकी अवहेलना कर रहा है, और हमारा रेल मंत्रालय खुद अपने ही कारखानों की किस तरह से अवहेलना कर रहा है, इसको मैं थोड़े से आंकड़े देकर बताना चाहूंगी कि हमारा जो प्लान एलोकेशन मंत्री महोदय करते हैं बजट में, उस प्लान एलोकेशन के अनुरूप आप खर्च नहीं करते हैं महोदय, मैं यह बताना चाहूंगी कि यात्रियों की सुविधा के लिए जनवरी, 1994 तक सिर्फ 40.37 प्रतिशत ही खर्च किया गया यानी आपने पैसेंजर एमेनिटीज के लिए रखे बजट का जनवरी, 1994 तक सिर्फ 40.37 प्रतिशत ही खर्च किया, बाकी दो महीनों में कितना खर्च किया होगा, यह तो मंत्री महोदय बताएंगे, इसी तरह प्लान एलोकेशन का सिर्फ 65-52 प्रतिशत खर्च किया गया इसी तरह प्लांट एंड मशीनरी की बाबत सिर्फ 37.10 प्रतिशत ही खर्च किया जा सका। महोदय, यह बहुत ही गंभीर मामला है। इसी प्रकार महोदय, कम्प्यूटीकरण और रिसर्च के मामले में प्लान एलोकेशन का केवल 50 प्रतिशत ही खर्च किया गया । ऐसा क्यों हुआ ? महोदय, मेरी यह मांग है कि सभी मदों पर सही ढंग से खर्च हो, इसके लिए रेल मंत्रालय अगर हर महीने सूचनाएं एकत्रित करने का काम करके, हर महीने अगर रेल मंत्रालय को सही ढंग से सूचनाएं मिलेंगी तो यह जो हो रहा है, वह नहीं होगा ।

इसी प्रकार, महोदय, रेल मंत्री जी से मेरा यह सवाल है कि क्या कारण है कि 1994–95 के बजट में जो फ्रेट ट्रेफिक का अनुमान किया गया था, वह सही नहीं उतरा ? क्या कारण है कि जो पैसेंजर ट्रेफिक का अनुमान किया गया था, वह सही नहीं उतरा ? मैं उनसे जानना चाहती हूं कि क्या अपने इस बात की जांच की कि ऐसे कौन से क्षेत्र हैं कि पहले जिन मालों की ढुलाई रेलवे द्वारा होती थी, अब उन मालों की रेलवे द्वारा ढुलाई नहीं हो रही है? मैं यह जानना चाहती हूं कि यह जो कमी आई क्या इसका एक कारण यह तो नहीं है कि बैगनोंमें कमी हुई? इसके अलावा मैं यह भी जानना चाहूंगी कि फ्रेट और पैसेंजर ट्रेफिक ग्रोथ के बारे में व्यवस्थित ढंग की कोई अध्ययन प्रणाली, कोई स्टडी हमारे मंत्रालय के पास नहीं है... और इसी कारण हर बजट के समय में वह जो टारगेट फिक्स करते हैं, आंकड़े लेकिन उनके टारगेट के अनुरूप बढ़ते नहीं हैं। तो मैं यह जानना चाहूंगी कि क्या कोई स्टडी प्रणाली, कोई व्यवस्थित स्टडी प्रणाली विकसित करने पर वह ध्यान देंगे । महोदय, इसी तरह मैं यह जानना चाहूंगी कि किन कारणों से कम्प्यूटराइजेशन रेलवे

रिसर्च, रौलिंग स्टॉक, सिगनलिंग और टेलीकम्यूनिकेशन वर्क, प्लांट और मशीनरी वर्कशॉप तथा स्टाफ क्वार्टर्स के लिए महत्वपूर्ण मुददों पर जो संशोधित खर्च आपने किया था उनको क्यों फिर संशोधित किया गया, उनको फिर क्यों डाउन वार्ड संशोधित किया गया? यह कौन सी पद्धति है, मुझे समझ नहीं आई। इसी तरह महोदय, मैं रेल मंत्री महोदय से जानना चाहूंगी कि मालों की ढुलाई की दरों में आपने जो सात प्रतिशत की वृद्धि की है, क्या यह वृद्धि काउंटर प्रोडक्टिव नहीं होगी ट्रैफिक ग्रोथ के लिए? महोदय, मैं मंत्री महोदय से यह भी जानना चाहूंगी कि क्या आप कोई ऐसा ऐक्शन प्लान बनाने जा रहे हैं जिसमें रेलवे की एफिसिएंसी को तो बरकरार रखा जा सके, लेकिन उसकी आपरेशनल कास्ट में कोई वृद्धि न हो। इसी प्रकार मैं यह जानना चाहती हूं कि मंत्री महोदय ने अपना जो एक्सपेंडीचर मेमोरेंडम दिया है, उसकी जांच करने पर पता चलता है (समय की घंटी) महोदय, मैं बहुत ही सुपर फास्ट गति से जा रही हूं दो मिनट समय और देंगे। महोदय, यह बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल हैं, मंत्री जी देखेंगे। 1994–95 में जहां पर 145 रूट किलोमीटर की नई रेल लाईन बिछाने की योजना आपने बनाई थी वहीं 1995–96 में इसे कम करके सिर्फ 17 रूट किलोमीटर कर दिया गया। इसका क्या कारण है हालांकि आपने इसको घटा दिया, इसके बावजूद इस मद में खर्च को 1994–95 में 193.6 करोड़ से बढ़ाकर 203 करोड़ रुपये किया गया। 145 से घटाकर आप 17 रूट किलोमीटर ले आए और इसकी बाबत खर्च कैसे बढ़ गया? उपसभाध्यक्ष महोदय, यह मैं जानना चाहूंगी? महोदय, इसी तरह स्टेंडिंग कमेटी ने अपनी रिपोर्ट में रेलवे बोर्ड से यह सिफारिश की थी कि हावड़ा, आमला और दापड़गंज मौरास की जो लाईनें हैं, उन लाईनों पर जो प्रकल्प बंद पड़ा है, उन प्रकल्पों को किया जाएगा। इसी तरह महोदय, 1995-96 के बजट में इसके बारे में कोई प्रावधान तक नहीं किया गया। महोदय, पिछले तीन वर्षों के हिसाब से अगर आप देखें तो पता लगता है कि हर वर्ष फेट स्तर की तुलना में हमेशा हमें कमी रही है। हर बार टारगेट को कम करना पड़ता है। ऐसा क्यों हो रहा है? इसके अलावा महोदय, यह भी जानना चाहूंगी कि रेलवे में जो भ्रष्टाचार हो रहा है उसको कम करने के लिए आप क्या कर रहे हैं? पूर्वोत्तर राज्यों का जो असमान विकास है, त्रिपुरा में आज तक एक भी लाईन नहीं है, इसके बारे में क्या आपके दिमाग में कोई योजना है या नहीं? पश्चिमी बंगाल के लंबित प्रोजक्ट कब से पड़े हैं? पश्चिम बंगाल की विधान सभा ने प्रस्ताव पारित करके आपके पास भेजा (घंटी)—उपसभाध्यक्ष महोदय, लास्ट पोइंट। मेरे पास कई खत आए और मैंने सैकड़ों खत मंत्री महोदय को भेजे हैं। मैं मंत्री महोदय से यह कहूंगी कि हावड़ा और बीकानेर ऐसा रूट है जहां पर प्रतिदिन सैकड़ों यात्री आते जाते हैं। तो हावड़ा से बीकानेर के लिए एक सुपर फास्ट ट्रेन कर दें। इसको आराम से किया जा सकता है। ब्राड गेज लाईन तक बन चुकी है और यह लाईन आराम से बीकानेर, नागौर, जयपुर, अलवर, मथुरा, आगरा, टूंडला और मुगल सराय होकर हावड़ा जा सकती है। इसके करने में आपको क्या दिक्कत है? मैं चाहूंगी कि आप यह करें और रेलवे के सम्पूर्ण समानतापूर्ण विकास का आप काम करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Shri M. M. Khan, only one or two minutes only.

SHRI K. M. KHAN (Andhra Pradesh): Sir, I am K. M. Khan and not M. M. Khan.

I congratulate the hon. Railway Minister, Shri Jaffar Sharief for his excellent Railway Budget this year, for sparing the common man from the hike in Railway fares while introducing new services to the various sectors, to check accidents at unmanned level crossings. It is commendable that the accidents have been brought down to 509 in 1994-95 compared to the previous year. By computerised reservation system passenger services have been improved.

But, on the maintenance side a lot more has to be done particularly at wayside stations and in passenger trains. In the changed situation of economic development, passengers expect better amenities and entertainment like music and TV channels in long distance and overnight trains with better food and drinking water facilities in the coaches and at station.

In the recently-presented budget proposals, there is a glaring disparity with regard to Andhra Pradesh which is very much visible. Out of 13 projects targeted for 1995-96 in our zone, 11 projects are to be completed in Karnataka and only two projects in Andhra Pradesh. Sir, in my State of Andhra Pradesh, Telangana is a backward region. To develop the economy of this region, long back a new railway line between Nijamabad and Peddapalli was suggested. I m happy to mention that due to the keen interest of the Railway Minister, the survey work on this project started. But the funds allotted for this survey work are not adequate. Last year a meagre amount of Rs. 1 crore was allotted for this work. This year the amount has been doubled to Rs. 2 crores. I would like to submit that if the survey work continues at this rate, it will take 10 to 20 years to complete this project. I request the Minister to increase the amount for survey and allocate at least 25 crores of rupees this year for this work.

Sir, as a part of the gauge conversion in South Central Railway, Nanded has been linked to Manmad. If the guage conversion work between Nizamabad and Mudhked is completed expeditiously, it will connect Nizamabad and other Telangana Districts to the National Capital of Delhi and the commercial capital Bombay through broad guage. I invite the attention of the hon. Railway Minister to the conversion of metre gauge into broad gauge between Mudhked and Adialabad. I hope the hon. Railway Minister will include this project also in the gauge conversion at the earliest. Sir, I would also like to draw the attention of the Minister to the early completion of an over-bridge at Nizamabad Gunj for which the people have been agitating for the last 20 years.

Sir, at present the people of Andhra Pradesh have only one Superfast train from Hyderabad to New Delhi and this Superfast train also covers Madhya Pradesh and Manarashtra. This train is so much crowded that people do not get reservation. I would like to suggest to the hon. Railway Minister to and one more Superfast train between Hyderabad and New Delhi. Sir, last but not the least, we have also other problems in Andhra Pradesh. There is no direct train between Visakhapatnam and New Delhi. There is no superfast train between Visakhapatnam and Delhi. I request the hon. Minister to introduce a superfast train between Visakhapatnam and Delhi so that the passengers from Vizianagaram and Srikakulam Districts are also covered by this train.

Sir, I would like to say one thing about the employees. Employees have a vital role in enhancing the prestige of the Railways. Therefore, there is a need to pay attention to improve the lot of railwaymen. The existing ban on recruitment is not only increasing the workload upon the staff but acting as a hurdle for the employment to the kith and kin of the deceased railway employees. I request the hon. Minister to kindly lift the ban by offering employment assistance to the children of the employees. The agreement arrived at between the Hon. Railway Minister and the recognised Federations..

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Mr. Khan please conclude.

SHRI K. M. KHAN: ..with regard to the payment of bonus in September 1993 should have been implemented by removing the ceiling of Rs. 4,500. I request the Minister that this ceiling is removed. Sir, I would also like to welcome the announcement of the hon. Railway Minister regarding participation of workers in the management. But, I would like to request him that he should make this system effective and meaningful so that the real participation of the railwaymen can be involved in the developmental activities and programmts that are undertaken by the Railways. Thank you, Sir.

श्री पद्म प्रिय गौतम (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष जी, मैं आपका बहुत आभारी हूं कि आप ने मुझे समय दिया। मंत्री जी, बुलन्दशहर से लखनऊ के लिए पिछले वर्ष दो अक्तूबर को एक द्वितीय श्रेणी का शयन, यान डिब्बा आपने नौचन्दी ऐक्सप्रेस में जोड़ कर एक बहुत ही सराहनीय कार्य किया जिसके लिए मैं पहले ही आपका आभार व्यक्त कर चुका हूं मगर दिल्ली से बुलन्दशहर तक आने के लिए न तो कोई रेलगाड़ी है और न ही रेलवे लाइन है। नरौरा एशिया के सबसे बड़े आणविक ऊर्जा संयंत्रों में से एक है। राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्तर्गत स्थित है। जहांगीराबाद उत्तरी भारत की और पश्चिमी उत्तर प्रदेश की मुजफ्फरनगर के बाद सबसे बड़ी गुड़ की मंडी है। बुलन्दशहर लुधियाना के बाद भारत का सब से अधिक गेहूं देने वाला जनपद है और सिकन्दराबाद दिल्ली के निकटवर्ती बड़े औद्योगिक क्षेत्रों में से है जो वृहत्तर नोएडा से मिला हुआ है। इन सारी महत्ताओं को देखते हुए मैं पिछले पांच वर्षों से लगातार मांग करता आ रहा हूं कि नरौरा से अनूपशहर, जहांगीराबाद, शिकारपुर, बुलन्दशहर तथा सिकन्दराबाद होती हुई एक रेलवे लाइन दनकौर रेलवे स्टेशन तक बनाई जाए जो इन स्थानों को दिल्ली से जोड़े लेकिन मेरी मांग अभी तक स्वीकार नहीं की गई है। रेल मंत्री जी, मैं आप से प्रार्थना करता हूं कि इस मांग को स्वीकार कीजिए। बुलन्दशहर और यह सारे स्थान राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के अन्दर स्थित हैं। धन्यवाद

प्रो० आई० जी० सनदी (कर्नाटक) : उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया, मैं आपका आभारी हूं यदि हम राष्ट्र जीवन की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं करते तो हम जीते किस के लिए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : बहुत संक्षेप में।

प्रो० आई० जी० सनदी : आपने देखा है कि मैं बहुत ही कम समय बोलता हूं। मेरी विनती है कि आप मुझे सुनें। यदि हम राष्ट्र जीवन की आवश्यकताओं की पूर्ति नहीं करते तो हम जीते ही किस के लिए हैं। इस बात को अपना जीवन सिद्धांत बना कर चलने वालों में मैंने प्रधानमंत्री श्री पी० वी० नरसिंह राव जी को और रेल मंत्री शरीफ साहब को देखा है। इन दोनों के पास मखमल के म्यान में तेज दिमाग हैं। आत्म-विश्वास, आत्म-संयम और आत्म-ज्ञान ने इन दोनों को शक्ति संपन्न बना दिया है। संसार में सब से बड़ा अधिकार सेवा से मिलता है, त्याग से मिलता है और समर्पण भावना से मिलता है। मैं समझता हूं यही सिद्धांत इन दोनों का जीवन सिद्धांत है। चाहे फूल बरसें या पत्थर ये अपने लक्ष्य की ओर बढ़ते जाते हैं, स्तुति निंदा से विचलित नहीं होते जैसे संस्कृत में कहा गया है—

निंदन्ति नीति निपुणा यदि वा स्तुवंतु
लक्ष्मी समाविषतू गच्छतु वा ययोष्टम्।
अद्यैव वा मरणमस्तु युगांतरे वा,
न्यायात् पथः पद न विचलंती धीरा:।

एक बात मैं उद्धृत करना चाहता हूं जो प्राइम मिनिस्टर की बात है। उन्होंने इस रेल की अंबिशियस प्रोग्राम के बारे में कहा है, मैं कोट करता हूं।

"The ambitious programme to convert meter gauge to broad gauge undertaken by Indian Railways is a historic decision which will transform the country.

I have no doubt that the Unigauge System, once it is established, will bring immence benefits to the country at large and would correct regional imbalance in economic develop met and growth of the country."

यह उद्गार प्रधानमंत्री जी श्री पी० वी० नरसिंह राव जी के हैं। राज्य-राज्य के बीच में जो असमानता हो रही है, आर्थिक क्षेत्र में जो अस्थिरता हो रही है, उसके उद्धार के लिए यह उनके उद्गार हैं। इसी की पुष्टि करते हुए श्री शरीफ साहब ने जो कहा है और जो उनके उद्गार हैं, मैं उनको भी उद्धृत करता हूं--

"The decision to create Unigauge System is a better steps which will not only correct the imbalance within the railway system but also in the country by leading to faster industrial development, helping our people by creating more employment thereby bringing prosperity to the National."

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): जल्दी खत्म कीजिए।

प्रो० आई० जी० सनदी: मैं आप से क्षमा चाहते हुए...

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी): अपने क्षेत्र की मांगें रख दीजिए। (**व्यवधान**)

प्रो० आई० जी० सनदी: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल बजट का स्वागत करता हूं समर्थन करता हूं। मैं यहां पर रेल मंत्री को दो बातें कहना चाहता हूं। मैं तारीफ करना चाहता था, मुझ दार्शनिक कोल्टन याद आते हैं। उसने तो कहा है--

"जब लाखों व्यक्ति तुम्हारी वाह वाह करें तो गंभीर हो कर सोचो कि तुमसे क्या अपराध हो गया है और निंदा करें तो सोचो कि इसमें भलाई है"

अब मैं शरीफ साहब की निंदा करूं या तारीफ करूं, मेरी समझ में कोई बात नहीं आ रही है। फिर जो काम उन्होंने यहां पर किया है, देश के लिए जो काम हुआ है, देश का बच्चा-बच्चा उससे परिचित है। हर जगह जहां भी जाएं लोग इनकी तारीफ करते हैं। मैंने सुना है पहले सिर्फ अजमेर शरीफ का नाम लेते थे। कर्नाटक में रहने वाले कर्नाटक के कवि संत शिशुनाल् शरीफ साहब का नाम लेते हैं और आज अजमेर शरीफ़ शिशुनाल् शरीफ़ के साथ-साथ श्री जाफ़र शरीफ़ साहब का नाम वहां जोड़ा जाता है। बच्चा-बच्चा जानता है जो वहां काम किया है, इससे वह परिचित हैं। उपसभाध्यक्ष महोदय, मेरी निराशा इस बात पर है कि हुबली अंकोला या हुबली कारवार की नई बड़ी लाइन जो हुबली को कोंकण रेल से जोड़ सकती है, जो रेल इतिहास का एक चमत्कार है, उसको जोड़ने के बारे में मैं पिछले पांच साल से आपसे प्रार्थना कर रहा हूं लेकिन मेरी मांग वैसे ही रह गई है। 10-4-92 को हुबली अंकोला बड़ी लाइन के निर्माण के लिए आरंभिक इंजिनियरिंग व यातायात सर्वेक्षण रिपोर्ट रेलवे बोर्ड को भेज दी गई है। आपने बजट भाषण में कहा था प्लानिंग कमीशन को भेज दी गई है और उसकी अनुमति आते ही मैं अनाऊंस करूंगा। समय बहुत बीत गया है, लेकिन आपने अभी तक उसके बारे में कुछ भी नहीं कहा है।

सभापति जी, एक बात और, हुबली कारबार लाईन को जोड़ने के साथ 110 साल पुराना हमारे यहां एक वर्कशाप है लेकिन वह वर्कशाप शापग्रस्त हो हो गया है। वहां जो अच्छे काम करने वाले थे, पता नहीं उन्हें सिकन्दराबाद में रहने वाले क्यों हटाते हैं। आज वहां पर एक बहुत अच्छा अफसर आ गया है। उसका नाम मैंने सुना है कि शिवकंठहार है। शिव का कंठहार। क्या शब्दार्थ हो सकता है आपको तो मालूम ही है क्योंकि संस्कृत का ज्ञान शरीफ जी को है। शिव कंठहार है सांप। सांप जो

काम करता हैं वही काम वर्कशाप को खत्म करने का वह कर रहा है । उनको तुरंत वहां से बदलकर इसको बढ़ाने वाला लाना चाहिए ।

38 करोड़ का जो प्रोजेक्ट था उसको सैबोटेज किया गया । आपने सिर्फ 5 करोड़ इस साल और 4 या साढ़े 4 करोड़ अगले साल के लिए जो दिया है उसको आप बढ़ाने का कष्ट करें । रेल लाइन बंगलौर से पूना जोड़ने की तैयार हो गयी है, सिद्ध हो गयी है, हुबली से होसपेट जोड़ने वाली लाइन सिद्ध हो गयी है, मेरा आपसे खासकर अनुरोध है कि यह रेडी है लाइन इसलिए आप प्रधान मंत्री जी को, प्लानिंग कमीशन के डिप्टी चेयरमैन साहब को और राज्य के अनेक नेताओं को बुलाकर यह जो प्रेस्टिजियस ट्रेन शताब्दी आप स्टार्ट करना चाहते हैं हुबली से बंगलौर नई बड़ी रेल लाईन, उसका जल्दी से जल्दी शुभारंभ करवाइए । अगर नहीं कराएंगे तो लोग हमसे यही पूछते हैं कि सनदी साहब आप दिल्ली गए क्यों ? क्या हाथ उठाने के लिए चले गए थे । नहीं, साहब हम हाथ उठाने के लिए यहां नहीं आए हैं । हम आपके साथ यहां पर हाथ बंटाने के लिए आए हैं । अगर आप अपना भी हाथ बंटाकर काम ठीक ढंग से नहीं करेंगे तो जैसे दूसरे करते हैं वैसे ही मुझे भी अनशन करना पड़ेगा, महात्मा गांधी के स्टेचू के सामने ।

इन्हीं बातों के साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि कर्नाटक का या जो भी काम बच गया है आप डरिए नहीं । आप डरिए नहीं क्योंकि लोग आवाजें उठाते हैं कर्नाटक के बारे में कि कई लोग हमारे कर्नाटक से आ गए हैं लेकिन सबने बाहर का काम किया लेकिन घर को अंधेरे में रखा । इस तरह से आप भी करेंगे तो हमें भी उसके लिए कुछ जोर से आवाज लगानी पड़ेगी । लगाएंगे, एक बात मुझे अंत में याद आती है । गालिब से मैं माफी चाहते हुए कहना चाहता हूं कि उनको जो बात है, "इश्क ने गालिब हमें निकम्मा कर दिया" वैसे नहीं बल्कि "डिसिप्लिन ने गालिब हमें निकम्मा कर दिया नहीं तो हम भी आदमी थे कुछ काम के" धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : श्री मूलचन्द मीणा । संक्षेप में ।

श्री मूलचन्द मीणा : (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं । लेकिन मेरे पास वे शब्द नहीं हैं जिनसे मैं बधाई दे सकूं । मैं रेल मंत्री जी के लिए एक शेर पढ़ना चाहता हूं ---

"बुलबुल की जिंदगी है चमन को बहार पर,

शरीफ की वजारत है रेलवे की रफ्तार पर"

इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि जो रेलवे की सफलता का श्रेय है यह आपकी कार्यप्रणाली से जुड़ा हुआ है । 5 साल के अंदर हमें देखने को मिल रहा है कि रेलवे ने सब जगह सब राज्यों के अंदर कुछ काम किया है, नयी प्रगति हुई है । ऐसा कोई प्रांत नहीं होगा जिसके अंदर रेलवे के आधुनिक परिवर्तन के युग के साथ कुछ परिवर्तन न हुआ है, कुछ वहां काम नहीं हुआ हो । वैसे उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे राष्ट्र की नस है जिसमें राष्ट्र का रक्त बहता है । भारतीय मानचित्र हमारी रेलवे का एक अनुपम स्थान है । दुनिया में दूसरे स्थान का इस देश के अंदर रेलवे संगठन है । लेकिन राजस्थान में आजादी के 47 साल के बाद यदि किसी ने सुध ली है तो जाफर शरीफ जी ने ली है । जब से आप रेल मंत्री बने हैं जब से आपने मीटर गेज से ब्राड गेज में रेल परिवर्तन का कार्यक्रम लिया तब से राजस्थान के बहुत बड़े हिस्से को आपने मीटर गेज से ब्राड गेज में परिवर्तित किया है ।

साथ ही मैं आपको इस बात के लिए भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने न केवल अगले बजट में 40 सर्वे के

कार्यक्रम हाथ में लिए बल्कि उसमें राजस्थान के अंदर एक धौलपुर से गंगापुर सिटी के रेल सर्वे का काम भी आपने हाथ में लिया है जिसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा ।

साथ ही मंत्री जी से मैं अपने क्षेत्र की कुछ बातों के लिए निवेदन करना चाहूंगा । गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन है, लेकिन रेलवे की वहां दो हजार हेक्टेयर भूमि और दो हजार मकान आज रेलवे के जो खाली पड़े हुए हैं उनके सदुपयोग के लिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि जो जमीन है उसका सदुपयोग करने के लिए एक रेलवे के डिब्बों का रख-रखाव कारखाना यदि वहां पर लगा दिया जाए तो वहां पर आपके जो दो हजार मकान हैं और दो हजार हेक्टेयर भूमि है वह काम में आ सकते हैं । गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर आपने अभी ब्रॉडगेज जयपुर और सवाई माधोपुर को ब्रॉडगेज से जोड़ने के बाद आज जोधपुर से स्यालदाह एक्सप्रेस जो जोधपुर से जयपुर होते हुए हावड़ा जाती है, ट्रेन चल रही है लेकिन गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर ट्रेन में रिजर्वेशन की व्यवस्था तो है टिकट तो मिलते हैं, लेकिन ट्रेन गंगापुर सिटी में नहीं रुकती । सवाई माधोपुर जाना पड़ता है या बयाना जाना पड़ता है । इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि स्यालदाह एक्सप्रेस को गंगापुर सिटी रोकें । दूसरा मैं गंगापुर सिटी पर जो स्टाफ था जो गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर परिवर्तन होना था वह स्टाफ आज या तो बयाना जाता है या कोटा जाता है, रनिंग जो स्टाफ है । मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि जो रनिंग स्टाफ है गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन पर परिवर्तित हो और ड्यूटी पर आए । वहां पर यह व्यवस्था करें तो उनको बयाना और कोटा नहीं जाना पड़ेगा ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : मीणा जी, जल्दी समाप्त करें ।

श्री मूलचन्द मीणा : मैं कुछ नई ट्रेनों को रोकने की बात ... (**व्यवधान**) ...

श्री संघ प्रिय गौतम : ट्रेनों को रोको मत, चलने दो ।

श्री मूलचन्द मीणा : मैं स्टेशन पर रोकने की बात कर रहा हूं .. (**व्यवधान**) .. इसका मतलब तो मुझे गौतम जी ऐसे लगता है कि आप रेलों को चलाना चाहते हैं लेकिन लोगों को सुविधा नहीं देना चाहते ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : चलिए, आप जल्दी से अपनी बात रखिए और जल्दी समाप्त करिए ।

श्री मूलचन्द मीणा : उपसभाध्यक्ष जी, मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि एक आगरा से पैसेंजर ट्रेन आती है बयाना तक और मथुरा से पैसेंजर ट्रेन जाती है बयाना तक, मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप इन दोनों ट्रेनों को गंगापुर सिटी तक आगे बढ़ा दें तो वहां के लोगों को सुविधा होगी । दूसरा मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आज रेलवे में आपने इतनी सुविधा दी हैं कि उससे लोगों को बहुत लाभ मिला है लेकिन आपने जो शयन कक्ष की नई व्यवस्था की है इससे लोगों को कुछ परेशानी हो रही है । मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि आप इन ट्रेनों के अंदर जनरल कोच के जो डिब्बे हैं उनको बढाने का कष्ट करें, क्योंकि लोगों की ऐसी दयनीय स्थिति होती है कि एक-एक डिब्बे के अंदर जानवरों से भी बदतर लोग भरे रहते हैं । इसलिए मैं यह निवेदन करना चाहुंगा कि लोगों की समस्याओं को देखते हुए आप जनरल कोच के डिब्बे फ्रंटियर के अंदर, डी-लक्स के अंदर और देहरादून एक्सप्रेस में बढायें । मैं जब यहां से गंगापुर सिटी जाता हूं तब मैं यह देखता हूं कि एक-एक डिब्बे के अंदर लोग कितनी परेशानी के साथ अपने बच्चों को किस तरीके से ले जाते हैं, अपने सामान को वे किस तरीके से ले जाते हैं । उन्हें बड़ी समस्याओं का सामना करना पड़ता है । इसलिए आप जनरल कोच के डिब्बे बढाएं । साथ ही रेलवे के अंदर आपने सफाई की व्यवस्था रेलगाड़ियों के अंदर प्लेटफार्म के ऊपर खान-पान की व्यवस्था और अपने खान-पान निगम भी बनाया और दस करोड़ रुपए की व्यवस्था भी इसके अंदर की, लेकिन रेलवे की जो सुविधा लोगों को मिलनी चाहिए उस तरीके की सुविधाएं लोगों को जल्दी उपलब्ध हों इसके लिए कंप्यूटरीकरण की व्यवस्था या रिजर्वेशन की व्यवस्था की और साथ ही पीने के पानी की व्यवस्था और इतना ही नहीं कई गाड़ियों में

बिसलरी बॉटल भी देना स्टार्ट किया । इसलिए यह जो इतने कार्यक्रम आपने अपने हाथ में लिए हैं इसके लिए तो आपको धन्यवाद देना चाहूंगा । साथ ही इस आधुनिकीकरण के युग में आप रेलवे की कई ट्रेंस में जून के महीने से चलटेलीफोन लागू कर रहे हैं ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : मीणा जी, अब समाप्त कीजिए ।

श्री मूलचन्द मीणा : मैं इसके लिए रेल मंत्रीजी आपको बहुत बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा ।

श्री एस० एस०सुरजेवाला (हरियाणा): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं एक मिनिट से भी कम समय में हरियाणा के सम्बंध में मंत्री महोदय से दरखास्त करूंगा । नंबर, एक, पटियाला, समाणा, पतराण और नरवाना तक की रेल लाइन के सर्वे की बात हमने बार बार उठायी है । कृपा करके इसके सर्वे करने की घोषणा करें । दूसरे, दो दर्जन जो "मैंड क्रासिंग" थे, उनको एबालिश कर दिया गया है । अब उनका रिस्टोर करने के लिए भी इन्होंने हरियाणा में आश्वासन दिया था । तीसरी बात, दिल्ली से जाखल के बीच एक शटल चलती थी पिछले 50 साल से जिसे कि तीन साल पहले कर्टेल कर दिया गया था जींद तक, कृपा करके उसे जाखल तक एक्सटेंड करें ताकि उचाणा, नरवाना, टोहाणा और जाखल की मंडी के लोगों का दिल्ली आने-जाने की सुविधा उपलब्ध हो सके । धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) , जिन माननीय सदस्यों की बातें रह गयी हैं वह लिखित में मंत्रीजी को दे दें । मंत्रीजी ।

श्री जगेश देसाई : मंत्रीजी, बंबई का आक अर्बन सिस्टम मुनाफा कमा रहा है और इसके बावजूद भी आपने सीजन टिकिट पर किराया बढ़ाया है । वह आप निकालेंगे कि नहीं, वह हमें बताइए ? ये सीजन टिकिट वाले हैं जिनको कि रोज अपने काम पर जाना पड़ता है । आप उन पर यह भार क्यों डाल रहे हैं ?

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR (Tripura): Sir, I take this opportunity to thank the hon. Railway Minister, Shri Jaffar Sharief, for providing the general public of India with the prospect of a brighter and useful network of Railways in both the sectors of passenger traffic and goods traffic. The Indian Railway has had rightly been considered the life line of our nation. In his hands, this tradition has been flowering more with modernity in planning and implementation.

उपसभाध्यक्ष (श्री सुरेश पचौरी) : आप जल्दी से अपने एरिया की डिमांड्स रख दीजिए ।

SHRI MD. SALIM (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, he is making his maiden speech. Kindly allow him without interruptions. (*Interruptions*).

SHRI V. NARAYANASAMY: It is his maiden speech? What is this? We have been sitting right from morning. (*Interruptions*)

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR: I also take this opportunity to pay my personal regards and gratitude to the able leadership of our Prime Minister, who stands apart as the source of inspiration and commitment in augmenting modernity in the Indian society as a whole. (*Interruptions*)

SHRI K. R. MALKANI (Delhi): Mr. Vice-Chairman, Sir, he is reading his speech. Kindly take his speech as read.

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR: Sir, I am sure the people at large are also feeling the same sense of happiness when they find that the present Government is taking serious steps through its Railway Budget, to make the life of the underprivileged in the country a bit more comfortable and meaningful. It is also commendable that last year the Indian Railway bore the social burdens of an estimated cost of Rs. 1,515.01

crores. It is no less a remarkable feature of our Government's policy, which give much importance to its social commitments. I would recall the Railway Minister's introductory speech where he hinted at this aspect of the Budget by saying that our Government is committed to taking decisions which is in the long term interest of the country' (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please don't make noise. Let him speak.

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR: But one thing has been disturbing my mind since I tried to study closely the details of the Railway Budget. I could not find a single line to consider my State of Tripura despite it being a neglected segment if the country for a long, long time. It could not attract the favour of the hon. Railway Minister. ... (*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Please conclude, Mr. Majumdar.

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR: At the time of the Territory's merger with the Indian Union in October, 1949, it had mainly a tribal population which practised jhoom cultivation and which could hardly add anything to its economy. There was no Railways, no road communication links with the rest of the country.

In the First Five Year Plan and in the Second Five Year Plan, emphasis was correctly placed on removing the transport bottlenecks. But it took 25 years to make 3,857 KMs of roads. This statistic may satisfy many but the fact is that most of these roads were unsurfaced and of a lower type. Out of those 3,857 KMs of roads, only 400 KMs were surfaced. We could not improve their living conditions to a standard during the past 20 years. I agree that it was not due to lack of will on the part of the succeeding State Government.

To be more truthful, we could not develop tourism industry because we do not have the supporting infrastructure of transport to develop. We also could not develop any segment of the industry. Tripura with its natural and human resources has progressed all by itself.

This year, the hon. Railway Minister has demanded Rs. 40.5 crores for setting up new lines in the North-East Frontier Railway which comprises the State of Tripura. But there is no plan to extend the rail line from Kumarghat down to the South. For the final location survey for extension of line from Kumarghat to Agartala, the hon. Minister has demanded an outlay for only Rs. 1000 during 1995-96.

SHRI K. R. MALKANI: Can he read his speech? It can be treated as read and it can become a part of the proceedings. They are wasting the time of the House.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): Let him make his point.

SHRI SUDHIR RANJAN MAJUMDAR: It shows that the survey has been completed. The Railway Minister can add a little more to Rs. 40.5 crores for setting up the new line between Kumarghat and Agartala in this year's Budget itself. This would recapitulate the time loss in whatever meagre amount.

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Mr. Vice-Chairman, Sir, I am grateful to the hon. Members of this august House who have participated

in the debate on the Railway Budget for 1995-96. The Indian Railways as the nation's largest Government enterprise are entirely in the service of the millions of our people And our goal is to raise that service to the level of true excellence. With that end in view, the criticiems as well as the guidance and suggestions offered by hon. Members are very valuable to me and I shall devote the most careful attention to them.

Mr. Vice-Chairman, Sir, I would like to seek your indulgence and the indulgence of the House. If I have to meet most of the points which hon. Members have taken pains to raise, while offering valuable suggestions and guidance, perhaps, I would need a little more time. Since I have started the reply today, if Members are prepared to listen to me,. I am prepared to complete it today. Or, if they want to listen to me tomorrow, I will speak tomorrow. *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, he must give a concrete assurance. . . *(Interruptions. .*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): I will take the sense of the House.

SOME HON. MEMBERS: Tomorrow.

SHRI SANGH PRIYA GAUTAM: tomorrow. If it is a long speech, then he can make it tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SURESH PACHOURI): All right. I adjourn the House till 11 A.M. tomorrow

The House then adjourned at fifty-one minutes past five of the clock, till eleven of the clock on Tuesday, the 9th May, 1995.